

Università degli Studi di Genova

Scuola di Dottorato in Culture classiche e moderne

Corso di Dottorato di Ricerca in
Letterature Comparete Euro-Americane

XXVII ciclo



On the River Road

In viaggio sui fiumi dell'Ovest, 1803-1861

Supervisore: Prof. Massimo Bacigalupo

Candidato: Gabriele Ferracci

ANNO ACCADEMICO 2018-2019

INDICE

INTRODUZIONE

1. In movimento	1
2. Il Presidente, gli esploratori e un pilota di battelli	6
3. Riflessi e rifrazioni	11
4. Riferimenti metodologici e struttura del lavoro	13

I – L'EROE, IL FIUME, LA FRONTIERA

1. Eroe di tre frontiere	19
2. Vita di fiume	23
3. Semidio comico	33
4. L'eroe sconfitto e il fiume perduto	51

II – IL BATTELLO E IL VIAGGIATORE

1. La “Follia di Fulton” e i fiumi dell’Ovest	69
2. Regge galleggianti e zattere a motore	83
3. Compagni di viaggio	107
4. Di là dal fiume	127

III – IL CAPITANO E IL PILOTA, IL NOVELLINO E L'ORSO DELL'ARKANSAS

1. <i>Every steamboat, a showboat</i>	160
2. La cornice di vapore	175
3. Leggende di fiume	185

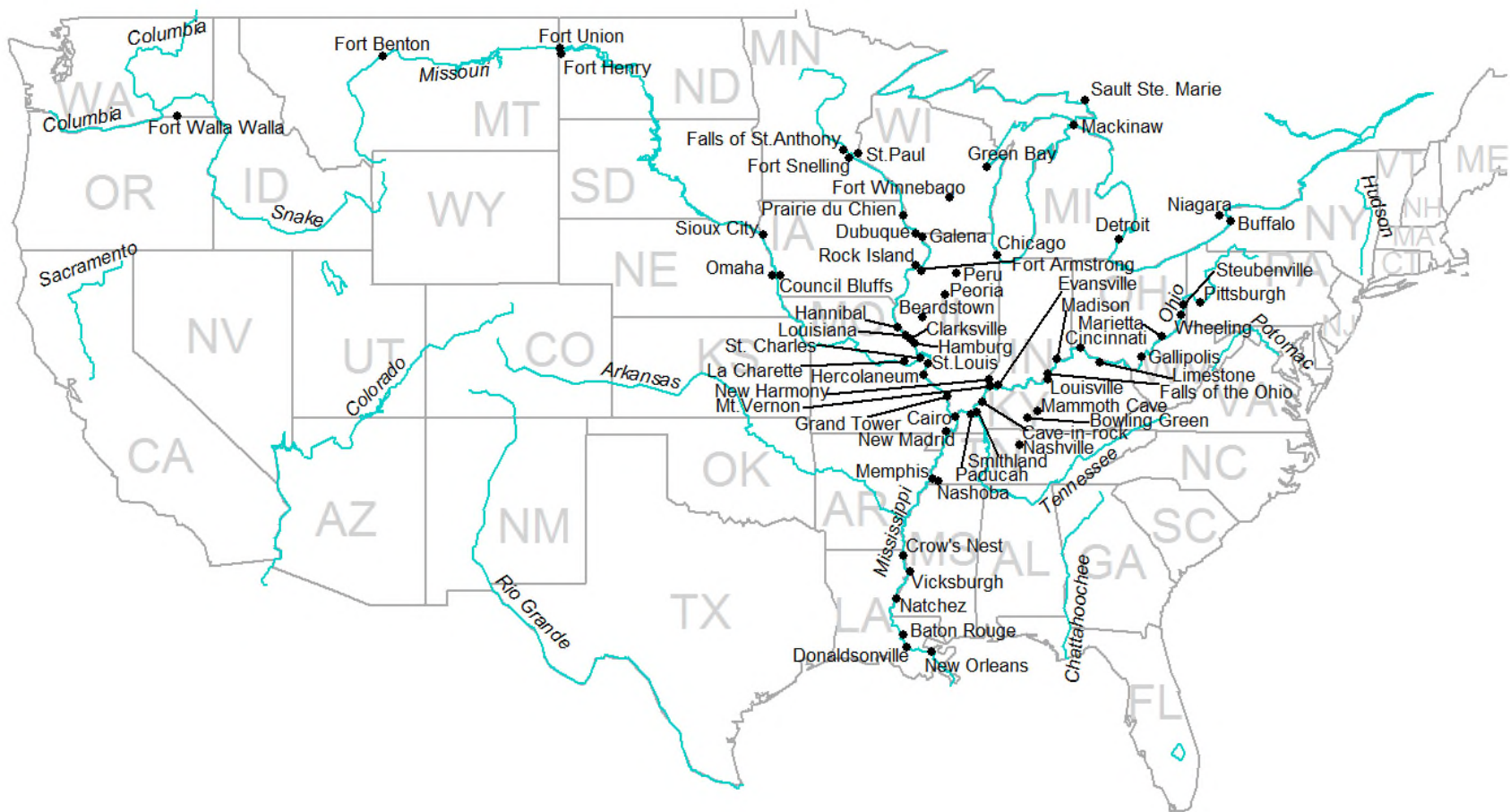
IV – FIUMI DI INGANNI

1. <i>Panta rei</i>	214
2. Truffatori di fiducia	234

CONCLUSIONE	261
-------------	-----

OPERE CITATE

Testi primari	264
Testi secondari	277



On the River Road

INTRODUZIONE

You can name no point from the numerous rivers of the Ohio and the Mississippi, from which some of these boats have not come. [...] They have come from regions thousands of miles apart. They have floated to a common point of union.

Timothy Flint, *Recollections of the Last Ten Years*

1. In movimento

Il viaggio rappresenta un tratto distintivo dell'identità americana. Fin dal periodo coloniale riveste infatti un ruolo centrale nell'esperienza di vita nel Nuovo Mondo e possiede un importante valore simbolico per i suoi abitanti. È del resto un viaggio a sancire l'inizio dell'avventura americana per i coloni che raggiungono i possedimenti inglesi d'oltreoceano e a segnare, già nei primi anni del Seicento, il forzato sradicamento degli schiavi africani dalla loro terra di origine.¹

Il viaggio è inoltre una metafora strutturante del pensiero puritano. Nelle geremiadi, la missione stessa della comunità assume il valore di "errand into the wilderness", e dunque di viaggio salvifico attraverso un ambiente inospitale e il pericolo della tentazione.² Per i puritani, la colonia nordamericana avrebbe dovuto costituire il modello di una nuova società, retta dai principi della riforma

¹ I primi africani a essere trasportati nelle colonie inglesi giungono a Jamestown nel 1619. Per una ricostruzione del loro viaggio si rimanda a Engel Sluiter, "New Light on the '20. and Odd Negroes' Arriving in Virginia, August 1619", *William and Mary Quarterly* 54.2 (1997), 395-98. Per un'analisi della condizione degli schiavi della Virginia nel periodo coloniale si veda Cassandra Newby-Alexander, "The Arrival of the First Africans to English North America", *Virginia Magazine of History and Biography* 127.3 (2019): 186-99.

² L'espressione "errand into the wilderness" appare nel titolo del sermone "A Brief Recognition of New England's Errand into the Wilderness", composto nel 1670 dal reverendo Samuel Danforth. Per l'analisi del valore simbolico che il sintagma assume per la cultura puritana si rimanda alle monografie *Errand into the Wilderness* di Perry Miller (1956; Cambridge, Belknap P of Harvard UP, 1984) e *The American Jeremiad* di Sacvan Bercovitch (Madison: University of Wisconsin P, 1978). Diversamente da Miller, Bercovitch riconosce la profonda influenza esercitata dal pensiero puritano nel processo mitopoietico dell'Ovest durante il Settecento e l'Ottocento (10-11).

protestante traditi dall'anglicanesimo. Il viaggio dei puritani non si conclude dunque con l'arrivo in America. L'obiettivo, ancora una volta espresso con un'immagine dalla forte connotazione spaziale, è già chiaro nelle celebri parole di John Winthrop, pronunciate durante la traversata atlantica del 1630. I puritani sono chiamati a rappresentare un solido esempio e un punto di riferimento per l'umanità. "For we must consider that we shall be as a City upon a hill", afferma Winthrop, "The eyes of all people are upon us".³

Come osservano Leo Marx e Thomas J. Lyon, lo spazio e il paesaggio esercitano una forte presa nell'immaginario degli europei che si trasferiscono in America.⁴ "From the time they first saw the New World", scrive Marx, "Europeans conceived of it symbolically, as a possible setting for a new beginning".⁵ Per i puritani e per gli altri coloni, dunque, lo spazio incontaminato del Nord America rappresenta la possibilità di una cesura netta con il passato, con quella storia individuale e collettiva che si sono lasciati alle spalle. Il progressivo popolamento dell'Ovest ottiene decisivo impulso proprio grazie alla convinzione che il viaggio verso gli spazi sconfinati dell'America possa garantire nuove opportunità e occasioni di rinnovamento. "We go eastward to realize history and study the works of art and literature, retracing the steps of the race", osserva Henry David Thoreau in "Walking" (1862), "we go westward as into the future, with a spirit of enterprise and adventure".⁶ Le promesse di libertà, di realizzazione di sé e di prosperità di cui l'Ovest diviene depositario costituiscono gli elementi centrali di un processo mitopoietico che, prima della formulazione della tesi della frontiera di Frederick Jackson Turner, trova espressione nella retorica politica e religiosa, ma anche sulle pagine della stampa periodica e delle guide per emigranti,

³ *Life and Letters of John Winthrop, 1630-1649*, a cura di Robert C. Winthrop (Boston: Little, 1867), II, 19.

⁴ Leo Marx, "The American Revolution and the American Landscape", *The Pilot and the Passenger: Essays on Literature, Culture, and Technology in the United States* (New York: Oxford UP, 1988), 315-20; Thomas J. Lyon, *This Incomparable Land: A Guide to American Nature Writing* (Minneapolis: Milkweed, 2001), 26-27.

⁵ Leo Marx, "The American Revolution", 316.

⁶ Henry David Thoreau, "Walking" (1862), in *Collected Essays and Poems*, a cura di Elizabeth Hall Witherell (New York: Library of America, 2001), 235. Il saggio, pubblicato postumo sulle pagine dell'*Atlantic Monthly* nell'aprile del 1862, presenta i contenuti di una *lecture* tenuta per la prima volta da Thoreau nel 1851 e alcune riflessioni scritte nei suoi diari alla fine degli anni quaranta e nel decennio successivo. Vedi Robert Milder, *Reimagining Thoreau* (Cambridge: Cambridge UP, 1995), 107, 183.

nella letteratura e nelle arti figurative.⁷ A partire dal Settecento, gli scritti autobiografici dei pionieri e le biografie loro dedicate contribuiscono ad esempio a rendere il viaggio verso Ovest un momento centrale non solo nell'esperienza del singolo, ma "esemplare per l'americanità".⁸ L'organizzazione dello spazio di queste narrazioni si basa sulla contrapposizione tra civiltà e *wilderness*, due poli opposti entro i quali il pioniere può muoversi in più occasioni alternando la direzione dei suoi spostamenti, oppure procedendo verso un'unica destinazione presentata al lettore come meta finale. In entrambi i casi, il viaggio diventa occasione per testare il proprio valore nelle insidie della *wilderness*, superando pericoli naturali (condizioni climatiche avverse, fiumi da attraversare, animali feroci) o quelli rappresentati da altri essere umani (nativi, banditi, traditori).⁹

La migrazione non è tuttavia l'unica forma di mobilità che contraddistingue l'esperienza di viaggio americana. Come testimoniano i resoconti di molti esploratori, la tensione verso l'altrove è animata anche dalla volontà di conoscere le regioni che si estendono oltre i limiti degli insediamenti esistenti e di studiare l'alterità antropica e naturale che le contraddistingue. Se il viaggio di esplorazione risponde generalmente ad intenti scientifici – si pensi ad esempio alle relazioni di viaggio del naturalista William Bartram, dell'ornitologo Jean-Jacques Audubon e dal pittore George Catlin – in altre circostanze le spedizioni di scoperta sono organizzate e finanziate dalle autorità politiche soprattutto per porre le basi del futuro controllo del territorio e dello sfruttamento delle sue risorse. Il viaggio di Lewis e Clark lungo il Missouri verso il Pacifico (1804-1806), come quelli di Zebulon Pike lungo il Mississippi (1805-1806), l'Arkansas e il Red River (1806-1807) attestano infatti il grande interesse che il governo centrale nutre nei confronti dello spazio e mostrano come lo studio dell'esperienza di viaggio non possa prescindere dall'analisi di una complessa serie di fattori storici e sociali.

Ancora diversi sono i viaggi che la natura asimmetrica dei rapporti sociali impone a molti schiavi afroamericani, obbligati a seguire i loro nuovi padroni dopo essere stati oggetto di compravendita, e a intere popolazioni native, costrette a

⁷ Bruno Cartosio, *Verso ovest. Storia e mitologia del Far West* (Milano: Feltrinelli, 2018), 35; Heinz Ickstadt, "Dagli Usa alla Germania: la frontiera come metafora del cambiamento culturale", *L'invenzione del west(ern) americano. Presenza e fortuna di un genere nella cultura del Novecento*, a cura di Stefano Rosso (Verona: ombre corte, 2011), 51-58; Cinzia Schiavini, "Guide per emigranti", *Americana. Storie e culture degli Stati Uniti dalla A alla Z* (Milano: Saggiatore, 2012), 310-12.

⁸ Alide Cagidemetro, *Verso il West. L'autobiografia dei pionieri americani* (Vicenza: Neri Pozza, 1983), 15.

⁹ *Ivi*, 79-83.

migrare dal potere centrale che vuole impossessarsi delle loro terre di origine. Per la storia e la cultura afroamericana, il viaggio assume tuttavia anche un valore di segno radicalmente opposto. Il viaggio che gli schiavi intraprendono attraverso la Underground Railroad, la rete di itinerari segreti utilizzata dai fuggiaschi per raggiungere gli Stati abolizionisti, è infatti simbolo dell'anelito alla libertà che quello stesso contesto istituzionale e sociale non sono riusciti a reprimere.

Il composito quadro delle ragioni che spingono gli americani *on the road* comprende anche spedizioni militari, missioni apostoliche, viaggi turistici, d'affari, o comunque legati alle attività professionali dei singoli, chiamati ad abbandonare la cornice spaziale del quotidiano a volte solo per un limitato periodo di tempo. Non sorprende, dunque, che nel 1847 il pedagogista e futuro presidente argentino Domingo Faustino Sarmiento scriva nelle sue memorie di viaggio: "If God were suddenly to call the world to judgment, He would surprise two-thirds of the population of the United States on the road like ants".¹⁰ Sarmiento è colpito dalla propensione degli americani al viaggio, ma anche dai mezzi di trasporto che la rendono possibile e che in un breve arco di tempo hanno permesso di raggiungere territori remoti, abitati fino a pochi anni prima dalle sole popolazioni native:

After the villages of the United States, the attention of the traveler is drawn to the activity on the thoroughfares which unite them, whether on the macadam roads, the railroads, or the navigable rivers. [...] As the steamboats and trains pass through primitive forests, thoughtful passengers peer into dark and lonely encircling bowers, fearing to catch a glimpse of the last of the savage tribes which no more than ten years ago regarded these places as their ancestral hunting ground.¹¹

Nel corso del suo viaggio, Sarmiento si sposta spesso lungo le vie d'acqua degli Stati Uniti e nelle sue memorie analizza in più occasioni il fondamentale ruolo che i fiumi rivestono nella mobilità interna e nello sviluppo dell'economia americana.¹² "The notable thing about the distribution of waters in North America", scrive Sarmiento, "is that some come together in a great receptacle and then go on to the east united in the Saint Lawrence; others flow toward the south and combine in

¹⁰ Domingo Faustino Sarmiento, *Sarmiento's Travels in the U.S. in 1847*, trad. ing. di Michael Aaron Rockland (1851; Princeton: Princeton UP, 1970), 133.

¹¹ *Ivi*, 133-34.

¹² Sarmiento viaggia dapprima sul fiume Hudson diretto ad Albany e, successivamente, percorre in battello l'Ohio e il Mississippi fino a New Orleans, da dove si imbarca alla volta del Cile.

the Mississippi”.¹³ I fiumi del bacino idrografico del Mississippi sono per Sarmiento una “interior artery by means of which life can penetrate [...] and circulate” e il Mississippi è “the only exit for an entire world”.¹⁴

L'importanza strategica dei fiumi nordamericani è nota agli europei fin dagli albori dell'epoca coloniale. È infatti in corrispondenza della foce del James River, in Virginia, che nel 1607 viene fondata Jamestown, il primo insediamento stabile creato dall'Inghilterra nel territorio degli attuali Stati Uniti.¹⁵ Oltre a fornire importanti risorse per la sopravvivenza della popolazione, i fiumi sono vie d'accesso privilegiate per raggiungere territori remoti e costituiscono spesso “the only thoroughfares through the otherwise impenetrable forests of North America”.¹⁶ I fiumi del bacino idrografico del Mississippi, ad esempio, rendono gli spostamenti nell'Ovest più rapidi e sicuri, anche se mai del tutto privi di insidie e di imprevisti. Questi corsi d'acqua costituiscono una rete vasta e ramificata che si estende per circa 16.000 miglia, in un'area che va dalle Montagne Rocciose agli Appalachi, dalla regione dei Grandi Laghi al Golfo del Messico.¹⁷ Esploratori e cacciatori di pelli, spesso su suggerimento dei nativi americani, si servono di questi fiumi nel corso dei loro viaggi.¹⁸ Già nel 1682, l'esploratore francese René Robert

¹³ *Ivi*, 120.

¹⁴ *Ivi*, 120, 307.

¹⁵ Edward L. Ayers et al., *American Passages: A History of the United States* (Boston: Wadsworth, 2009), I, 40; Mario Maffi, “Vie d'acqua”, *Americana*, 666; David Emory Shi e George Brown Tindall, *America: A Narrative History* (New York: Norton, 2016), I, 60. Un precedente tentativo di colonizzazione promosso da Walter Raleigh nel 1584 aveva creato un insediamento sull'isola di Roanoke, al largo del North Carolina. I coloni abbandonarono tuttavia l'isola negli anni successivi a causa di un attacco delle popolazioni native e scomparvero misteriosamente. Vedi Ayers et al., *American Passages*, I, 31-32; Shi e Tindall, *America*, I, 60.

¹⁶ Nick Middleton, *Rivers: A Very Short Introduction* (Oxford: Oxford UP, 2012), 50.

¹⁷ Michael Gillespie, *Come Hell or High Water: A Lively History of Steamboating on the Mississippi and Ohio Rivers* (Stoddard: Heritage, 2001), XIII. I sintagmi “western rivers” o “western waters” sono espressioni di uso comune nel corso dell'Ottocento e dunque il loro uso non è di solito accompagnato da glosse esplicative nei testi dell'epoca. Un'eccezione è rappresentata dalla relazione che il colonnello del genio topografico J.J. Abert presenta al Congresso nel 1848. Nel documento, Abert definisce in una nota a piè di pagina il referente geografico oggetto della sua indagine: “It may be proper to remark that by the term ‘western rivers’ is meant the Mississippi and its direct and indirect tributaries” (U.S. Congress, House of Representatives, *Commerce of the Lakes and Western Rivers*, ex. doc. no. 19, 30th Congress, First Session, 1848, 14).

¹⁸ Mario Maffi, *Mississippi. Il Grande Fiume: un viaggio alle radici dell'America* (Milano: Saggiatore, 2009), 135. Nel Seicento e nel Settecento, la topografia ancora poco definita dell'Ovest rende tuttavia spesso difficile accertare su quali fiumi si siano spostati i viaggiatori e quali corsi d'acqua abbiano incontrato. Il fiume biforcuto descritto da Pierre Esprit Radisson e Médard Chouart, due mercanti di pelli francesi, potrebbe ad esempio corrispondere sia alla confluenza del Missouri con il Mississippi, sia a quella del Minnesota con il Grande Fiume. Si vedano a questo proposito Maffi, *Mississippi*, 126; Dan L. Thrapp, *Encyclopedia of Frontier Biography* (Lincoln: U of Nebraska P, 1988), III, 1186. I problemi nella ricostruzione degli itinerari sono

Cavelier de La Salle raggiunge il Mississippi dopo aver percorso l'Illinois. Qualche anno prima, nel 1673, il padre gesuita Jacques Marquette e il mercante Louis Joliet avevano invece viaggiato sul fiume Wisconsin, per poi discendere il Mississippi fino alla confluenza con l'Arkansas. Da qui erano tornati verso la regione dei Grandi Laghi, risalendo il Mississippi e poi l'Illinois.¹⁹

La successiva colonizzazione dell'Ovest trova nei suoi fiumi una preziosa risorsa. Il popolamento è infatti reso possibile non solo grazie al viaggio via terra, “tramite i cavalli e i carri coperti, ma anche attraverso le canoe e i battelli di ogni tipo”.²⁰ È tuttavia solo con il Louisiana Purchase che gli Stati Uniti ottengono il pieno controllo del Mississippi e il possesso dei territori in cui scorrono i suoi affluenti occidentali, necessaria premessa per il loro sistematico utilizzo, ma anche simbolico inizio del presente viaggio nell'immaginario fluviale americano negli anni che precedono la Guerra Civile.

2. Il Presidente, gli esploratori e un pilota di battelli

Il 1803 rappresenta un anno fondamentale nella storia degli Stati Uniti. I negoziati fortemente voluti dal Presidente Thomas Jefferson per ottenere dalla Francia la libera circolazione delle imbarcazioni americane sul Mississippi e per acquistare la città di New Orleans e la Florida occidentale si concludono il 30 aprile con un risultato inatteso. Per una somma di circa quindici milioni di dollari, gli Stati Uniti ottengono infatti dalla Francia l'intera regione della Louisiana, entrando in possesso di un'area di due milioni di chilometri quadrati che si estende dal Mississippi alle Montagne Rocciose, dal Golfo del Messico al Canada.²¹

acuiti da questioni di nomenclatura, di frequente desunta da popolazioni native che utilizzano nomi diversi per lo stesso referente geografico. Nel caso dei fiumi, inoltre, la diversa concezione che i nativi hanno dei corsi d'acqua contribuisce ad alimentare incomprensioni e ambiguità. In *Prophetic Waters: The River in Early American Life and Literature* (New York: Oxford UP, 1977), John Seelye osserva che molte culture native non possiedono infatti il concetto del fiume come un “connected whole” (6).

¹⁹ Maffi, *Mississippi*, 132-35; Paul Schneider, *Old Man River: The Mississippi River in North American History* (New York: Picador, 2014), 96-97, 121.

²⁰ Maffi, “Vie d'acqua”, *Americana*, 666.

²¹ La posizione americana prima dell'avvio delle trattative è ricostruita con ampia base documentale da Robert D. Bush nella monografia *The Louisiana Purchase: A Global Context* (New York: Routledge, 2014), 50-56. Il ruolo del segretario di stato e futuro presidente James

Jefferson ritiene che i negoziati siano necessari a causa del mutato contesto geopolitico. Secondo il Trattato di San Ildefonso (1800), la Louisiana sarebbe tornata in breve tempo sotto il controllo francese dopo più di trent'anni di dominio spagnolo e la prospettiva è per Jefferson fonte di grande preoccupazione. La presenza francese avrebbe rappresentato una potenziale minaccia per gli interessi americani in una zona strategica per il futuro degli Stati Uniti.²² La città di New Orleans, “through which the produce of three eighths of our [American] territory must pass to market”,²³ e la valle del Mississippi sono infatti essenziali per garantire lo sviluppo della democrazia agraria auspicata da Jefferson. Nei suoi progetti, l'Ovest rappresenta “lo strumento capace di salvaguardare il carattere rurale dell'America e con ciò stesso la sua natura repubblicana”.²⁴ È per rafforzare la posizione americana nell'Ovest che nel gennaio del 1803, ancor prima di avviare i negoziati ufficiali con la Francia, Jefferson richiede al Congresso lo stanziamento di 2.500 dollari per finanziare una spedizione che avrebbe esplorato il Nord-Ovest della Louisiana e l'area contesa dell'Oregon Country.²⁵ I propositi scientifici della missione – formalmente dichiarati alle autorità spagnole, francesi e inglesi per ottenere i lasciapassare degli esploratori – rappresentano tuttavia solo una parte degli obiettivi del Corps of Discovery. Il progetto presidenziale mira soprattutto a

Madison nei negoziati di Parigi è analizzato nella biografia di Kevin R.C. Gutzman *James Madison and the Making of America* (New York: St. Martin's, 2012), 288-90. Per una sintetica trattazione dell'esito dei negoziati si rimanda a Maldwyn A. Jones, *The Limits of Liberty: American History, 1607-1992* (Oxford: Oxford UP, 1995), 94; Shi e Tindall, *America*, I, 312-13. I termini del Louisiana Purchase lasciano insoluta la questione della Florida occidentale, regione che si estende a sud del 31° parallelo, in un territorio compreso tra la sponda orientale del Mississippi e quella occidentale del fiume Apalachicola, nell'attuale Florida. L'area resta al centro delle contese territoriali tra Stati Uniti e Spagna fino alla firma del Trattato Adams-Onís nel 1819, in base al quale gli Stati Uniti ottengono sia la Florida occidentale che quella orientale. Si vedano a questo proposito Edward L. Ayers et al., *American Passages*, I, 259; Jones, *The Limits of Liberty*, 109-10; Franklin K. Van Zandt, *Boundaries of the United States and the Several States* (Washington: US Government Printing Office, 1976), 104.

²² Stephen E. Ambrose, *Undaunted Courage: Meriwether Lewis, Thomas Jefferson, and the Opening of the American West* (New York: Simon & Schuster, 1997), 72; Shi e Tindall, *America*, I, 312.

²³ Thomas Jefferson, “To Robert R. Livingston” (18 aprile 1802), *Memoir, Correspondence, and Miscellanies from the Papers of Thomas Jefferson*, a cura di Thomas Jefferson Randolph (Charlottesville: Carr, 1829), III, 492.

²⁴ Tiziano Bonazzi, “Dall'indipendenza all'età di Jackson: il quadro storico”, *La formazione di una cultura nazionale: La letteratura degli Stati Uniti dall'indipendenza all'età di Jackson, 1776-1850*, a cura di Alessandro Portelli (Roma: Carocci, 1999), 30.

²⁵ Per l'analisi della genesi della spedizione di Lewis e Clark e delle motivazioni che animano il progetto di Jefferson si vedano in particolare Ambrose, *Undaunted Courage*, 68-92; Cartosio, *Verso ovest*, 188-89; Bernard DeVoto, “Introduction”, *The Journals of Lewis and Clark*, a cura di Bernard DeVoto (Boston: Houghton Mifflin, 1953), XXIV-XXV; John Seelye, *Beautiful Machine: Rivers and the Republican Plan, 1755-1825* (New York: Oxford UP, 1991), 196-97.

promuovere gli interessi commerciali degli Stati Uniti e a consolidare le rivendicazioni territoriali americane nella regione dell'Oregon. Secondo lo storico Bernard DeVoto, Jefferson "had in view the fur trade of Canada, the maritime trade in sea otter and China goods, and the Columbia River, to whose basin the United States had established a valid territorial claim".²⁶ In una lettera inviata a Meriwether Lewis, comandante della spedizione insieme a William Clark, Jefferson indica con chiarezza il principale scopo della missione:

The object of your mission is to explore the Missouri River, & such principle stream of it, as, by it's course and communication with the waters of the Pacific ocean, whether the Columbia, Oregon, Colorado or any other river may offer the most direct & practicable water communication across this continent for the purpose of commerce.²⁷

La notizia del Louisiana Purchase raggiunge gli Stati Uniti solo il 4 luglio 1803, quando i preparativi per la partenza sono già iniziati. In giugno, Lewis aveva contattato William Clark proponendogli di condividere il comando della spedizione. Nella lettera, Lewis descrive il tragitto che il Corps of Discovery avrebbe seguito, illustrando al futuro compagno le tappe principali del viaggio e il fondamentale ruolo che i fiumi avrebbero rivestito nella missione:

My plan [...] is to descend the Ohio in a keeled boat of about ten tons burthen, from Pittsburgh to it's mouth, thence up the Mississippi to the mouth of the Missourie [*sic*], and up that river as far as it's [*sic*] navigation is practicable with a boat of this discription [*sic*], there to prepare canoes of bark or raw-hides, and proceed to it's source, and if practicable pass over to the waters of the Columbia or Origan [*sic*] River and by descending it reach the Western Ocean.²⁸

L'imbarcazione principale, progettata dallo stesso Lewis e realizzata in un cantiere di Pittsburgh, molla gli ormeggi il 31 agosto e discende l'Ohio diretta a Clarksville, la piccola città dell'Indiana dove vive William Clark. Dopo aver percorso l'ultimo tratto dell'Ohio, la spedizione procede lungo il Mississippi fino a St. Louis. È da qui che il Corps of Discovery parte alla volta del Pacifico, il 14 maggio 1804. Gli

²⁶ Bernard DeVoto, "Introduction", XXV.

²⁷ Thomas Jefferson, "Jefferson's Instructions to Lewis" (20 giugno 1803), *Letters of the Lewis and Clark Expedition, with Related Documents, 1783-1854*, a cura di Donald Dean Jackson (Urbana: U of Illinois P, 1979), I, 61.

²⁸ Meriwether Lewis, "Lewis to Clark" (19 giugno 1803), *ivi*, 58.

esploratori risalgono le difficili correnti del Missouri fino alle sue sorgenti, proseguono lungo il Jefferson River e attraversano le Montagne Rocciose, per poi discendere il corso dei fiumi Clearwater, Snake e Columbia, giungendo infine alla costa del Pacifico. La spedizione si conclude, sempre a St. Louis, il 23 settembre 1806.²⁹

I risultati ottenuti dal Corps of Discovery contribuiscono a rendere il viaggio di Lewis e Clark l'episodio più celebre dell'esplorazione dell'Ovest.³⁰ In primo luogo, il loro viaggio smentisce in via definitiva le congetture del presidente Jefferson e di coloro che teorizzavano l'esistenza di un passaggio a nord-ovest, e dunque la possibilità di un rapido collegamento fluviale tra le sorgenti del Missouri e l'Oceano Pacifico.³¹ I diari e i resoconti della spedizione, corredati da rilievi topografici e da accurate descrizioni dei territori attraversati, della loro flora e della loro fauna, rappresentano inoltre un fondamentale bagaglio di informazioni su un territorio di recente acquisizione e in gran parte inesplorato. Lewis e Clark raccolgono anche esemplari delle specie animali e vegetali che incontrano durante il viaggio e prendono nota dei costumi delle popolazioni native in cui si imbattono e con cui intrattengono rapporti quasi sempre amichevoli.³² I riscontri commerciali

²⁹ Per una dettagliata ricostruzione della spedizione, si rimanda alla già citata monografia di Stephen E. Ambrose. Il volume *Encyclopedia of the Lewis and Clark Expedition* (New York: Facts on File, 2004) di Elin Woodger e Brandon Toropov, di impostazione enciclopedica, rappresenta un'altra esauriente fonte di informazioni. L'edizione di riferimento dei diari dei partecipanti alla spedizione, *The Definitive Journals of Lewis and Clark* (Lincoln: U of Nebraska P, 1983-2001), pubblicata in tredici volumi, è curata da Gary E. Moulton ed è interamente consultabile online.

³⁰ Malgrado il diffuso entusiasmo che segue il ritorno del Corps of Discovery, il suicidio di Lewis nel 1809 e le travagliate vicende editoriali dei diari dei due comandanti hanno l'effetto di ridimensionare l'importanza della spedizione per quasi tutto l'Ottocento. La prima edizione dei diari, curata da Nicholas Biddle, è infatti pubblicata solo nel 1814 con una tiratura di poco più di 1.400 copie. L'edizione di Biddle, ristampata nel 1893, è in realtà una riscrittura sintetica, seppure nel complesso attendibile, dei manoscritti originali. Nel 1904, in occasione del centenario del viaggio di esplorazione, inizia la pubblicazione di *Original Journals of the Lewis and Clark Expedition, 1804-1806* (New York: Dodd, 1904-1905), edizione in otto volumi curata da Reuben Gold Thwaites. La nuova edizione riproduce nella loro interezza i manoscritti di Lewis e Clark insieme a quelli di due altri membri del Corps of Discovery. Per la storia della pubblicazione dei diari si vedano Ambrose, *Undaunted Courage*, 479-80; Woodger e Toropov, *Encyclopedia*, 47.

³¹ Dopo aver percorso il Jefferson River, la spedizione prosegue il viaggio via terra, attraverso le Montagne Rocciose, per oltre due mesi.

³² I momenti di tensione tra gli esploratori e i lakota (settembre 1804) e, successivamente, con un gruppo di nez percés (settembre 1805) si risolvono senza spargimento di sangue. Durante il viaggio di ritorno, invece, nel luglio del 1806, due nativi del popolo dei piedi neri vengono uccisi in uno scontro a fuoco dopo aver tentato di rubare i fucili e i cavalli degli esploratori. L'episodio è raccontato in Meriwether Lewis, "July 27th 1806 Sunday", *The Definitive Journals of Lewis and Clark*, a cura di Gary E. Moulton (Lincoln: U of Nebraska P, 1993), VIII, 133-35.

auspicati da Jefferson non tardano del resto ad arrivare. Il viaggio del Corps of Discovery rappresenta infatti un importante incentivo per lo sviluppo del commercio di pelli di castoro e di lontra, che attira lungo il corso del Missouri molti cacciatori.³³

L'importanza attribuita da Jefferson al controllo della valle del Mississippi e il successo della spedizione del Corps of Discovery testimoniano che la storia dell'Ovest degli Stati Uniti è legata in modo inscindibile ai suoi fiumi. L'introduzione del battello a vapore nel 1811 segna un'altra tappa fondamentale nella storia dell'Ovest e permette ai suoi fiumi di diventare un decisivo volano di sviluppo. Grazie ai ridotti tempi di percorrenza resi possibili delle nuove imbarcazioni, il Mississippi e i suoi affluenti favoriscono il popolamento e l'espansione del commercio in zone altrimenti isolate, integrando al contempo le economie locali di un'area molto estesa.³⁴

Il desiderio di potenziare ulteriormente le vie di comunicazione del Paese grazie al progresso tecnologico è tuttavia anche la causa principale del declino del battello a vapore. "The railroads", osserva Mark Twain in *Life on the Mississippi* (1883), "have killed the steamboat passenger traffic by doing in two or three days what the steamboats consumed a week in doing".³⁵ La progressiva affermazione delle ferrovie determina infatti una profonda e irreversibile crisi del trasporto fluviale sui battelli a vapore, di cui è possibile cogliere i primi segnali fin dagli anni che seguono la Guerra Civile. Nello stesso periodo, inoltre, i battelli a vapore devono fronteggiare la sempre maggiore diffusione di chiatte trainate da rimorchiatori, una forma di trasporto fluviale più economica e dunque altamente

³³ Ambrose, *Undaunted Courage*, 408; Russell Bourne, *Rivers of America: Birthplaces of Culture, Commerce and Community* (Golden: Fulcrum, 1998), 106-07; Jones, *The Limits of Liberty*, 95; Gary B. Nash e Carter Smith, *Atlas of American History* (New York: Facts on File-Infobase, 2007), 92-93; Shi e Tindall, *America*, I, 317; Woodger e Toropov, *Encyclopedia*, XXIV, 150-51. Johann Jakob Astor, noto con il nome anglicizzato John Jacob Astor, riesce a capitalizzare le informazioni raccolte dal Corps of Discovery, accumulando ingenti fortune grazie al commercio di pelli. Con il sostegno del governo americano, fonda nel 1808 la American Fur Company che in poco tempo ottiene il monopolio di fatto del commercio di pelli nel Territorio del Missouri. Vedi Woodger e Toropov, *Encyclopedia*, 37, 212-13. Dopo la spedizione, anche Lewis e Clark collaborano con una società che commercia in pelli, la St. Louis Missouri Fur Company di Manuel Lisa (Ambrose, *Undaunted Courage*, 408; Woodger e Toropov, *Encyclopedia*, 50). Mike Fink, il battelliere protagonista del ciclo di storie della tradizione orale e della letteratura popolare analizzate nel primo capitolo del presente lavoro, diventa egli stesso cacciatore di pelli lungo il Missouri all'inizio degli anni venti. Si veda in particolare *infra*, 20, 55-56.

³⁴ Bourne, *Rivers of America*, 136-37. Si veda inoltre *infra*, 67-68.

³⁵ Mark Twain, *Mississippi Writings*, a cura di Guy Cardwell (New York: Library of America, 1982), 367.

competitiva. Sebbene gli effetti della concorrenza delle strade ferrate e dai rimorchiatori si manifestino appieno solo negli anni ottanta, già al termine del conflitto il trasporto in battello registra una flessione significativa, soprattutto sulle lunghe distanze e su alcuni corsi d'acqua.³⁶

Il 1861, anno scelto per delimitare l'orizzonte temporale del presente studio, è anche l'anno che segna l'abbandono della navigazione fluviale da parte di Mark Twain e la composizione del suo ultimo sketch di ambientazione fluviale prima delle opere della maturità.³⁷ Quando l'autore ritorna sul Grande Fiume nel 1882 in occasione del viaggio descritto in *Life on the Mississippi*, la navigazione fluviale è profondamente cambiata. Oltre al ridotto numero dei battelli incontrati durante il viaggio, Twain osserva che le imbarcazioni sono dotate di luce elettrica e di gru alimentate a vapore per caricare e scaricare la merce. Il viaggio è inoltre diventato più sicuro grazie ad un sistema di segnalatori luminosi disposti sulle rive e alla febbrile attività dei battelli-draga che rimuovono gli *snags*, i pericolosi tronchi d'albero ancorati al letto del fiume. Anche la figura del pilota, un tempo sovrano indiscusso del battello, è stata ridimensionata dalle compagnie di navigazione a vantaggio di quella del capitano. L'epoca d'oro della navigazione fluviale, ma anche la sua età eroica, sono per l'ex-pilota di battelli Mark Twain ormai alle spalle.

3. Riflessi e rifrazioni

Negli anni che vanno dal Louisiana Purchase alla Guerra Civile, i resoconti dei viaggi lungo il Mississippi e i suoi affluenti contribuiscono alla diffusione di temi, motivi, simboli e personaggi centrali nell'immaginario americano.³⁸ Per una nazione che ha trovato nel viaggio uno dei tratti distintivi della sua identità, i fiumi dell'Ovest rappresentano un elemento paesaggistico dal forte valore mitopoietico,

³⁶ Louis C. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers: An Economic and Technological History* (1949; Mineola: Dover, 1993), 561-64, 575-88. Solo nell'ultimo tratto del Grande Fiume – a sud di Natchez, in Mississippi – e lungo i suoi affluenti meridionali, i battelli a vapore riescono a raggiungere e, in alcuni tratti, anche a superare, il tonnellaggio dell'anteguerra. Per una più approfondita analisi delle cause storiche che determinano il declino del trasporto fluviale si veda *infra*, 81-82.

³⁷ "Ghost Life on the Mississippi" viene scritto dall'autore nel 1861 e pubblicato postumo nel 1948.

³⁸ Maffi, "Vie d'acqua", *Americana*, 667.

proprio mentre il battello a vapore diventa il prismatico emblema di un'epoca segnata dall'espansione territoriale e da un prorompente sviluppo economico, ma anche dall'emergere di profondi conflitti e contraddizioni. Il viaggio su questi corsi d'acqua si configura come un'esperienza memorabile, e dunque degna di essere raccontata, non solo per gli americani, ma anche per i numerosi viaggiatori stranieri che visitano gli Stati Uniti soprattutto a partire dagli anni trenta. Malgrado le specifiche caratteristiche di corsi d'acqua anche molto diversi tra loro, il Mississippi, l'Arkansas, l'Illinois, il Missouri, l'Ohio, il Red River e i loro affluenti come l'Allegheny e il Tennessee sono associati nell'immaginario americano ed europeo dell'Ottocento alla natura incontaminata dell'Ovest e alla sua composita società. Le imbarcazioni che solcano i suoi fiumi – dapprima canoe e piroghe, *flatboats* e *keelboats*, poi il battello a vapore – diventano esse stesse simbolo di una tappa significativa degli itinerari di molti viaggiatori, rappresentando a volte una sineddoche dell'Ovest o degli interi Stati Uniti. George Catlin, Charles Dickens, Ralph Waldo Emerson, Francis Parkman, William Makepeace Thackeray, Alexis de Tocqueville, Frances e Anthony Trollope lasciano nei loro scritti autobiografici e negli epistolari preziose testimonianze dei loro viaggi sui fiumi dell'Ovest. Insieme alle opere di viaggiatori meno noti, queste pagine contribuiscono a creare un affascinante affresco degli Stati Uniti del tempo, una narrazione polifonica in cui si incontrano le diverse e spesso antitetiche posizioni degli autori sulla realtà che osservano a bordo e sulle rive dei fiumi.

Relazioni di viaggio, lettere, diari e memorie non sono i soli testi che dimostrano l'importanza dei fiumi dell'Ovest per la cultura americana dell'Ottocento. La letteratura popolare non tarda infatti a trovare nell'Ovest un ricco repertorio di personaggi, luoghi e motivi su cui fondare un'epica nazionale.³⁹ La farsa in tre atti *The Pedlar* di Alphonso Wetmore, messa in scena nel 1821, contiene la prima consacrazione letteraria di uno degli eroi della frontiera, il battelliere Mike Fink. Ubriacone, vanaglorioso e violento, il battelliere di Wetmore incarna uno dei tanti volti che l'eroe di fiume assume nel ciclo di storie e romanzi di cui è protagonista e che in parte si basano su una tradizione orale precedente.⁴⁰

³⁹ Cartosio, *Verso ovest*, 308-09; Richard Dorson, *American Folklore* (Chicago: U of Chicago P, 1976), 47-49, 202-03; Alessandro Portelli, "Il grande teatro. Culture popolari e culture di massa tra rivoluzione ed età di Jackson", *La formazione di una cultura nazionale*, 54-55.

⁴⁰ Richard Dorson, *America in Legend: Folklore from the Colonial Period to the Present* (New York: Pantheon, 1973), 80-81; Kenneth A. Thigpen, "Mike Fink", *American Folklore: An Encyclopedia*, a cura di Jan Harold Brunvand (New York: Garland, 1996), 553.

Proprio mentre il mito di Fink celebra attraverso il battelliere il recente passato della navigazione fluviale, gli sketch umoristici della frontiera portano alla ribalta il battello a vapore e la nutrita schiera di personaggi (il pilota e il capitano, il baro e il truffatore) che sono riflesso diretto della contemporaneità e quindi della nuova era del viaggio di fiume.

Il potenziale simbolico e narrativo dei fiumi dell'Ovest è avvertito anche da autori che la critica ha da tempo inserito nel canone letterario. Prima che Mark Twain diventi il cantore del Mississippi, Charles Dickens ambienta alcuni capitoli del suo *Martin Chuzzlewit* (1844) lungo il Grande Fiume. Qualche anno più tardi, Herman Melville sceglie invece un battello a vapore in viaggio sul Mississippi come teatro dell'azione del suo ultimo romanzo *The Confidence-Man: His Masquerade* (1857).

4. Riferimenti metodologici e struttura del lavoro

Come questo breve excursus ha mostrato, l'obiettivo del presente lavoro è di ricostruire il complesso e stratificato immaginario letterario del viaggio sui fiumi dell'Ovest attraverso l'analisi di un corpus ampio ed eterogeneo che permetta di mettere in relazione testi poco noti, spesso appartenenti al novero della letteratura popolare, con opere che sono da tempo al centro di un approfondito dibattito critico. Questo approccio ha consentito di individuare le fonti popolari di alcuni dei simboli e dei personaggi degli autori canonici e, più in generale, ha creato una rete di significanti e significati – proficui legami e convergenze, ma anche altrettanto rilevanti contrasti o slittamenti – che illumina le opere considerate. L'analisi del presente lavoro ha dunque cercato di rendere conto della plurima voce delle narrazioni di fiume, instaurando un continuo dialogo tra opere e luoghi, tra culture e linguaggi. I testi del corpus costituiscono infatti un palinsesto composito e stratificato dal quale emergono nuclei tematici ricorrenti. Scritti autobiografici e opere di narrativa rappresentano ad esempio l'esperienza di viaggio sui fiumi dell'Ovest come una prospettiva privilegiata per osservare o per mettere in scena l'interazione tra individui e gruppi sociali diversi per cultura di appartenenza e, al contempo, per riflettere sul concetto d'identità nazionale o regionale. Il viaggio di fiume è inoltre in molte opere l'occasione per instaurare una dialettica con il

recente passato, alla luce di un presente segnato dalle innovazioni tecnologiche e dal mutamento dell'organizzazione del lavoro, dall'espansione territoriale e dallo sviluppo del commercio. In questo contesto di continuo cambiamento, il Mississippi e i suoi affluenti permettono a viaggiatori reali e immaginari di incontrare la natura dell'Ovest, di confrontarsi con l'alterità paesaggistica che per molti di loro essa rappresenta, ma anche di misurarsi con il suo carattere indomito, ancora non del tutto piegato dall'incalzante avanzata del progresso.

L'attenzione di questo studio è rivolta sia alla dimensione spaziale e geografica – in quanto “forza attiva, concreta, che lascia le sue tracce sui testi, sugli intrecci, sui sistemi di aspettative”⁴¹ – sia al contesto socio-culturale e storico-politico delle opere. Come infatti ricorda Bart Eeckhout commentando il crescente interesse di molte discipline nei confronti dello spazio, lo studio delle rappresentazioni spaziali deve evitare l'amnesia storica (o ipertrofia geografica) perché la stessa concezione dello spazio è un prodotto culturale profondamente radicato in un determinato contesto storico.⁴² Questo lavoro si pone dunque nel solco della cosiddetta “myth and symbol school” degli American Studies, e in particolare nella tradizione degli studi letterari sull'Ovest inaugurata da Henry Nash Smith e proseguita da Leo Marx;⁴³ allo stesso tempo, tuttavia, cerca di integrare lo studio della letteratura del canone – principale oggetto dell'analisi dei due studiosi – con quello della letteratura popolare. A questo proposito, la monografia di David S. Reynolds *Beneath the American Renaissance* (1988), ponderoso studio dell'influenza esercitata dalla letteratura popolare sugli scrittori analizzati da F.O. Matthiessen alcuni anni prima, è stata determinante.⁴⁴ Il presente lavoro ha dunque ampliato il corpus di analisi degli studi esistenti sui fiumi dell'Ovest – spesso caratterizzati da un taglio prevalentemente storiografico – per indagare in modo più trasversale la singolare importanza che l'esperienza di viaggio rappresenta nelle opere di autori americani e stranieri nell'arco di tempo considerato. Il lavoro degli storici Louis C. Hunter e Michael Allen ha comunque costituito un'importante risorsa per

⁴¹ Franco Moretti, *Atlante del romanzo europeo, 1800-1900* (Torino: Einaudi, 1997), 5.

⁴² Bart Eeckhout, “Why Would the Spatial Be So Special? A Critical Analysis of the Spatial Turn in American Studies”, *Ambassadors: American Studies in a Changing World*, a cura di Massimo Bacigalupo e Gregory Dowling (Rapallo: Busco, 2006), 20-34.

⁴³ Si rimanda soprattutto a Henry Nash Smith, *Virgin Land: The American West as Symbol and Myth* (1950; Cambridge: Harvard UP, 1970) e a Leo Marx *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America* (London: Oxford UP, 1964).

⁴⁴ David S. Reynolds, *Beneath the American Renaissance: The Subversive Imagination in the Age of Emerson and Melville* (1988; New York: Oxford UP, 2011).

comprendere la terminologia tecnica presente nei testi analizzati e per ricostruire le tappe essenziali della storia della navigazione sui fiumi dell'Ovest, cogliendone le intrinseche specificità.⁴⁵

Altrettanto preziosi nell'orientare la prospettiva critica del presente lavoro sono stati i contributi di Mario Maffi e Alessandro Portelli. La monografia di Maffi sul Mississippi è stata un punto di riferimento costante non solo per le preziose informazioni in essa contenute, ma soprattutto per l'equilibrio con cui l'autore ha saputo narrare la storia culturale del Grande Fiume alla luce del dato storico e sociale. Il contributo di Alessandro Portelli ha invece permesso di condurre su basi più solide l'analisi della dimensione orale nel corpus delle storie di Mike Fink e negli sketch degli umoristi della frontiera.⁴⁶

Il presente studio si articola in quattro nuclei principali. Il primo capitolo è dedicato al battelliere Mike Fink e alle rappresentazioni che la letteratura popolare, il giornalismo e la coeva storiografia forniscono dell'eroe dei fiumi dell'Ovest. L'analisi di questi testi ha permesso non solo di ricostruire il processo mitopoietico di cui Fink è oggetto, ma anche di evidenziare il "rapporto tra realtà storica dell'Ovest e costruzione mitica nazionale"⁴⁷ che contraddistingue la letteratura della frontiera.

L'attenzione del secondo capitolo è invece rivolta agli scritti autobiografici dei viaggiatori americani e stranieri che raccontano la loro esperienza di viaggio sui battelli a vapore dell'Ovest. Dopo aver illustrato le principali caratteristiche della navigazione fluviale e le fasi salienti della sua storia nella prima sezione del capitolo, l'analisi si concentra sulle rappresentazioni che i viaggiatori forniscono del battello e della vita di bordo. La terza parte del capitolo esamina più nel dettaglio le dinamiche dell'interazione sociale che i passeggeri-scrittori descrivono nelle loro memorie e nei loro epistolari. Spesso considerati microcosmo della nazione, i battelli costituiscono per i viaggiatori stranieri un luogo d'elezione per conoscere la società degli Stati Uniti, mentre permettono ai passeggeri americani di incontrare le diverse identità regionali che già contraddistinguono la nazione. Il capitolo si conclude con l'analisi delle descrizioni e delle riflessioni che i passeggeri dei battelli dedicano al paesaggio naturale e antropico che scorgono dalle loro imbarcazioni.

⁴⁵ Si vedano il già citato *Steamboats on the Western Rivers* di Louis C. Hunter e la monografia *Western Rivermen, 1763-1861: Ohio and Mississippi Boatmen and the Myth of the Alligator Horse* (Baton Rouge: Louisiana State UP, 1990) di Michael Allen.

⁴⁶ Si rimanda in particolare a *Il testo e la voce. Oralità, letteratura e democrazia in America* (Roma: manifestolibri, 1992).

⁴⁷ Cartosio, *Verso ovest*, 56.

Per i viaggiatori, le lunghe ore di navigazione nei territori dell'Ovest sono infatti anche occasione di osservare la natura incontaminata che si trova sulle sponde dei fiumi e di testimoniare il processo di colonizzazione in atto lungo i corsi d'acqua.

Il terzo capitolo prende in esame la rappresentazione del viaggio sui fiumi dell'Ovest nella narrativa degli umoristi della frontiera. Da questi sketch, spesso pubblicati sulle pagine della stampa periodica, emerge la visione – che per certi versi ricorda quella dei *Canterbury Tales*⁴⁸ – di un Paese “in movimento”, un'immagine tuttavia diversa e per molti versi conflittuale rispetto a quella decantata dalla retorica democratica di Andrew Jackson negli anni trenta dell'Ottocento. I battelli a vapore sono una presenza ricorrente nella produzione umoristica della frontiera e la prima parte del capitolo analizza uno dei meccanismi comici più comuni in queste storie, quello della burla. Vittime degli scherzi orchestrati da altri passeggeri o dai membri dell'equipaggio sono arroganti damerini e ingenui neofiti, passeggeri stranieri e cittadini dell'Est, colpevoli, ognuno a suo modo, di non conoscere le leggi del fiume e della sua società. La seconda sezione del capitolo è interamente dedicata allo studio di “The Big Bear of Arkansas” (1841) di Thomas Bangs Thorpe, uno degli sketch più noti del corpus degli umoristi della frontiera, anch'esso ambientato a bordo di un battello, questa volta terreno dell'incontro-scontro tra civiltà e *wilderness*, tra il passato del fiume e il suo ormai imminente futuro. L'ultima parte del capitolo esamina i *topoi* più spesso presenti negli sketch di fiume e analizza le figure del pilota e del capitano, evidenziando gli elementi di continuità e di divergenza rispetto alla tradizione eroica di Mike Fink.

Il quarto capitolo è invece dedicato al motivo dell'inganno, presenza centrale nella produzione degli umoristi della frontiera. I battelli a vapore sono infatti un ricettacolo di bari, impostori e imbrogliatori, pronti ad approfittarsi di ingenui passeggeri troppo fiduciosi nel prossimo o nella possibilità di ottenere facili guadagni. Altrettanto spesso, tuttavia, sono proprio i truffatori ad essere beffati e a dover capitolare di fronte all'astuzia della gente dell'Ovest. Il capitolo si conclude con un'analisi di *The Confidence-Man: His Masquerade* (1857) di Herman Melville che mette in risalto i legami tra il romanzo e l'ormai codificato immaginario del viaggio sui fiumi dell'Ovest.

⁴⁸ Claudio Gorlier, “Introduzione”, *Gli umoristi della frontiera*, a cura di Claudio Gorlier (Vicenza: Neri Pozza, 1967), XXVIII.

I

L'EROE, IL FIUME, LA FRONTIERA

Hurray for me, you scapegoats! I'm a land-screamer—I'm a water-dog—I'm a snapping-turtle—I can lick five times my own weight in wild-cats. I can use up Injens by the cord. I can swallow niggers whole, raw or cooked. I can out-run, out-dance, out-jump, out-dive, out-drink, out-holler, and out-lick, any white things in the shape o' human that's ever put foot within two thousand miles o' the big Massassip.

Emerson Bennett, *Mike Fink: A Legend of the Ohio*

Fragorosa e scomposta, la voce di Mike Fink irrompe nel testo quasi volesse spazzare via, senza troppe cerimonie, la prosa garbata e spesso incolore dei narratori che gli cedono la parola. Il suo linguaggio irruente e appassionato – ricco di vivide immagini improntate al gusto per l'iperbole, ma anche segnate dagli elementi naturali della *wilderness* americana e dai conflitti etnici della società della frontiera – costituisce uno dei tratti distintivi con cui la letteratura popolare dell'Ottocento rappresenta l'eroe del fiume.

Il mito di Mike Fink, come del resto quello di Daniel Boone e Davy Crockett, nasce e si diffonde attraverso la trasmissione orale di storie riguardanti un personaggio realmente esistito.¹ Negli stessi anni, la letteratura popolare attinge a questo repertorio di avventure e motivi, contribuendo all'ingresso di Mike Fink

¹ Nel presente lavoro, i termini “mito” e “simbolo” sono utilizzati nell'accezione adottata da Henry Nash Smith in *Virgin Land*: “images which simultaneously express collective desires and impose coherence on the infinitely varied data of experience” (IX). Similmente, in *Regeneration through Violence: The Mythology of the American Frontier, 1600-1860* (1973; Norman: U of Oklahoma P, 2000), Richard Slotkin considera il mito come un “intellectual or artistic construct that bridges the gap between the world of the mind and the world of affairs, between dream and reality, between impulse or desire and action” (7). Ci sembra significativo notare che per entrambi gli studiosi mito e realtà storica non esistono su due piani distinti, perché tra essi si instaura “a continuous dialectic interplay” (H.N. Smith, *Virgin Land*, VIII).

nel pantheon degli eroi della frontiera.² Come alcuni di loro, egli incarna la figura del *ring-tailed roarer*, lo spacccone che sfida e supera le avversità della *wilderness* grazie ad imprese mirabolanti narrate senza troppi scrupoli di verosimiglianza. Emblematicamente, Fink si fregia di essere “half horse, half alligator”, epiteto che ben testimonia la natura duplice e anfibia della sua identità, in cui è iscritta la commistione di civiltà e *wilderness*, di terra e acqua, che i due animali rappresentano.³ Come mostra un altro titolo onorifico che la tradizione attribuisce a Fink, egli è “king of the keelboatmen”, l’archetipo di una figura centrale nell’immaginario collettivo americano della prima metà dell’Ottocento.⁴ Il battelliere rappresenta infatti la ricerca di libertà individuale negli spazi sconfinati della nuova nazione ma, diversamente dal pioniere, rifiuta la stanzialità dei nuovi insediamenti e il progetto jeffersoniano di repubblica agraria in nome di un’esistenza affrancata dalle costrizioni della società civile. Il fiume della letteratura popolare di cui Fink è protagonista si caratterizza dunque come una sorta di frontiera, uno spazio in larga parte estraneo o in conflitto rispetto alla coeva mitologia di progresso e civilizzazione. Per Mike Fink e gli altri battellieri, il fiume non è infatti soglia da varcare per raggiungere nuovi spazi incontaminati, quanto piuttosto il magnetico e mobile crocevia delle opposte polarità (civiltà-*wilderness*, est-ovest, familiare-estraneo) che essi incontrano e che loro stessi incarnano.

² Come ricorda Alessandro Portelli, negli Stati Uniti dell’Ottocento “entra in crisi la definizione di folklore come incontaminata tradizione orale: [...] il folklore circola anche attraverso il teatro e una stampa popolare che si alimentano nella tradizione orale e la alimentano a loro volta” (“Il grande teatro”, 45). Per un’analisi del rapporto tra folklore e letteratura popolare si rimanda agli studi di Richard Dorson, in particolare a “Print and American Folk Tales”, *California Folklore Quarterly* 4.3 (1945): 207-15, e ad *American Folklore*, 50-63. Si vedano anche i contributi di Alessandro Portelli, *Il testo e la voce*, 39-41, e “Il grande teatro”, 45-46, 57-58. Per il ruolo della letteratura nella mitopoiesi dell’Ovest si rimanda a Slotkin, *Regeneration*, 6, 19-21.

³ Maffi, *Mississippi*, 90, 288-89.

⁴ La persistenza del mito del battelliere è del resto testimoniata dal grande successo ottenuto dalle opere di ambientazione fluviale di George Caleb Bingham e in particolare da *The Jolly Flatboatmen*, di cui esistono quattro versioni dipinte tra il 1846 e il 1878. Per un’analisi dell’iconografia del Mississippi si rimanda a Thomas Ruys Smith, *River of Dreams: Imagining the Mississippi before Mark Twain* (Baton Rouge: Louisiana State UP, 2007), 111-40.

1. Eroe di tre frontiere

That he did live however does not admit of a doubt.

Ben Cassedy, *The History of Louisville*

Come osserva Michael Allen, il lavoro dello storico che si occupa di Mike Fink presenta non poche difficoltà.¹ L'opera di ricostruzione della vita dell'eroe può fare affidamento solo su un numero ridotto di documenti e testimonianze dalla comprovata attendibilità, e deve al contempo confrontarsi con molte fonti di dubbio valore.² Allo sforzo documentaristico non vengono in aiuto gli scritti che fin dagli anni immediatamente successivi alla morte di Fink cercano di delinearne il profilo.³ In queste narrazioni apparse sulle pagine di periodici e pubblicazioni popolari, storia e leggenda, valore testimoniale ed elementi folklorici sono infatti inscindibilmente legati.⁴

Le diverse fonti concordano nel collocare la nascita di Fink intorno al 1770 in Pennsylvania, probabilmente presso Fort Pitt (nucleo originario della futura Pittsburgh), nel luogo dove la confluenza dei fiumi Allegheny e Monongahela dà vita all'Ohio. Fink diventa battelliere sull'Ohio e sul Mississippi già verso il 1785, dopo aver trascorso alcuni anni nelle foreste della frontiera trans-appalachiana come cacciatore e giovane esploratore dell'esercito. In breve tempo, le sue indiscusse qualità lo portano ad affermarsi come capitano e, successivamente, a

¹ Allen, *Western Rivermen*, 137.

² Due citazioni in giudizio, il testamento di sua madre e un limitato numero di testimonianze dirette: allo storico odierno che tenti di ricostruire la vita di Mike Fink non restano altri documenti su cui impostare le proprie ricerche. Un'altra fonte disponibile, una relazione stilata nel 1832 dalla Rocky Mountain Fur Company, contiene un'erronea datazione della morte di Fink su cui invece la maggior parte degli storici concorda. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 88-90, 137-39.

³ L'accurata storia editoriale curata da Walter Blair e Franklin J. Meine per l'antologia *Half Horse Half Alligator: The Growth of the Mike Fink Legend* (Chicago: U of Chicago P, 1956) mostra che molti testi sono stati pubblicati, o comunque ristampati, da giornali e riviste dell'Est (281-86).

⁴ Per l'analisi del rapporto fra la tradizione folklorica e la letteratura popolare nella mitopoiesi di Mike Fink si vedano Allen, *Western Rivermen*, 9-10; Walter Blair e Franklin J. Meine, "Mike Fink in History, Legend and Story", *Half Horse Half Alligator*, 14-28; Walter Blair e Hamlin Hill, *America's Humor: From Poor Richard to Doonesbury* (New York: Oxford UP, 1978), 113-21; Mody C. Boatright, *Folk Laughter on the American Frontier* (New York: Collier, 1961), 93-94; Dorson, *America in Legend*, 80-83, e *American Folklore*, 39-49, 97-98, 202-03, 212-13; Constance Rourke, *American Humor: A Study of the National Character* (1931; New York: Review Books, 2004), 52-53, 60-62.

diventare proprietario di due imbarcazioni. Restio ad abbandonare la vita nomade del battelliere, Fink continua a viaggiare lungo l'Ohio e il Mississippi fino al 1818, quando si stabilisce in un villaggio poco a sud di St. Louis.⁵ Nel 1822 riprende la sua marcia verso ovest, questa volta lungo il Missouri. Fink è diretto a Fort Henry, alla confluenza dello Yellowstone, dove diventa cacciatore di pelli. Qualche mese dopo, nel 1823, il re dei battellieri muore in uno scontro a fuoco, probabilmente ucciso da un altro cacciatore.⁶

Sebbene le informazioni sulla vita di Fink siano scarse e frammentarie, è tuttavia possibile individuare delle significative coordinate spazio-temporali e soprattutto la direzione costante dei suoi spostamenti. Diversamente da Davy Crockett, un altro eroe del folklore e della letteratura popolare, Fink si muove sempre verso ovest.⁷ Se infatti Crockett è eletto al Congresso e deve quindi trasferirsi ad est abbandonando la frontiera, per poi morire nel 1836 nel corso dell'assedio di Fort Alamo, Fink segue inesorabilmente la direttrice est-ovest che segna l'avanzata dei nuovi insediamenti. Egli abbandona la prima frontiera, quella trans-appalachiana, solo per raggiungerne un'altra.⁸ L'attività di battelliere lungo il corso dell'Ohio e del Mississippi lo porta così a contatto con quello che fino al Louisiana Purchase del 1803 è il confine occidentale della nazione. All'inizio degli anni venti, quando anche la valle del Mississippi registra un decisivo incremento demografico e vive un periodo di forte espansione economica, Fink si sposta a nord-ovest, nel remoto territorio dell'odierno North Dakota.

⁵ Risalgono a questo periodo le disavventure giudiziarie di Fink documentate dalle fonti pervenuteci. Il battelliere è condannato per un debito non pagato e successivamente viene accusato di aver sparato al piede di uno schiavo, episodio che ha trovato larga eco nei racconti e nei romanzi popolari di cui Fink è protagonista. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 137-38.

⁶ Allen, *Western Rivermen*, 137-39; Blair e Meine, "Mike Fink", 3-14; Bourne, *Rivers of America*, 121.

⁷ Per un confronto tra Mike Fink e Davy Crockett si veda il saggio di Lucy Jayne Botscharow "Davy Crockett and Mike Fink: An Interpretation of Cultural Continuity and Change", *Literary Anthropology: A New Interdisciplinary Approach to People, Signs and Literature*, a cura di Fernando Poyatos (Amsterdam: Benjamins, 1988), 75-93.

⁸ Il "mito della frontiera" trova la sua compiuta formalizzazione nella relazione che Frederick Jackson Turner propone nel 1893 per illustrare le caratteristiche dell'eccezionalismo americano. Come ricorda Bruno Cartosio (*Verso ovest*, 56-60), la tesi di Turner si basa sulla definizione elaborata da Robert P. Porter, responsabile dell'Ufficio del censimento, nell'"Extra Census Bulletin" del 1891. Il testo di Porter analizza i rilievi curati da Henry Gannett, geografo dell'Ufficio, e descrive la frontiera come una linea arbitraria che permette di isolare i territori la cui popolazione è inferiore ai due abitanti per miglio quadrato. Per un'approfondita trattazione del valore storico della tesi di Turner, si rimanda a Cartosio, *Verso ovest*, 69-78.

Negli anni in cui Fink inizia a solcare le acque dell'Ohio e del Mississippi, i centri abitati lungo le sponde dei due fiumi sono pochi e scarsamente popolati. Malgrado l'importanza strategica che i fiumi rivestono per lo sviluppo dei territori ad ovest degli Appalachi, gli Stati Uniti non possono ancora esercitare un pieno controllo sulle due vie d'acqua, che sono rivendicate dalle popolazioni native come argine all'avanzata dei coloni.

Lungo la valle dell'Ohio, il conflitto tra gli Stati Uniti e la Confederazione del Nord-Ovest è fonte di continui scontri tra i nativi e i pionieri appoggiati dalle truppe federali. Anche se Pittsburgh è al sicuro dalle incursioni dei nativi, nelle memorie di Henry Marie Brackenridge, scrittore e uomo politico cresciuto sulla frontiera trans-appalachiana, l'Ohio diventa fin dalle sue sorgenti il confine che separa la civiltà dei coloni dalla minaccia indiana e dalla violenza della guerra:

The clear and beautiful Allegheny, the loveliest stream that ever glistened to the moon, gliding over its polished pebbles, being the Ohio, or La Belle Riviere, under a different name, was still the boundary of civilization; for all beyond it was called the Indian country, and associated in the mind with many a fireside tale of scalping-knife, hair-breadth escapes, and all the horrors of savage warfare.⁹

Il ruolo di confine ("boundary") rappresentato dal fiume è riprodotto da Brackenridge nella costruzione sintattica del passo, chiaramente scandito dalla cesura intermedia del punto e virgola, limite oltre il quale la serena e incantevole bellezza del paesaggio fluviale cede il posto ai drammatici racconti della vita al di là del fiume.

Negli stessi anni, anche il Mississippi e la sua valle sono al centro di dispute territoriali che coinvolgono Stati Uniti e popolazioni native. L'instabilità geopolitica è accresciuta dalla posizione della Spagna, che rivendica l'area settentrionale della West Florida fino alla confluenza dello Yazoo con il Mississippi e appoggia la formazione di uno stato-cuscinetto indiano per ostacolare lo sviluppo degli insediamenti americani. La tensione tra Spagna e Stati Uniti è inasprita dalla questione del controllo delle acque del Mississippi. Gli accordi di Parigi del 1783 hanno posto il fiume come frontiera tra i due contendenti, lasciando tuttavia imprecisati i termini della gestione della via d'acqua. La chiusura alle imbarcazioni

⁹ Henry Marie Brackenridge, *Recollections of Persons and Places in the West* (Philadelphia: Kay, 1834), 69-70.

americane dell'ultimo tratto del Mississippi (1784) e il successivo divieto di depositare le merci nel porto di New Orleans (1802) testimoniano l'intento della Spagna di affermare la propria egemonia sul Mississippi, a scapito dei crescenti interessi americani che già vedono nel fiume una fondamentale arteria per il trasporto delle merci da e verso i territori di recente insediamento.¹⁰ Il corso del Missouri resta invece al di là dei confini degli Stati Uniti fino al Louisiana Purchase del 1803, ma diviene fin da subito la via maestra dell'esplorazione dei nuovi territori grazie alla spedizione di Lewis e Clark, fortemente voluta dal presidente Thomas Jefferson.

Malgrado l'instabilità politica che caratterizza gli anni successivi all'Indipendenza, l'Ohio e il Mississippi rappresentano delle importanti vie di comunicazione per gli Stati Uniti, e non solo per ragioni commerciali. Pionieri, soldati, giudici e politici di nomina governativa, missionari, botanici, esploratori e turisti stranieri solcano le acque dei due fiumi, lasciando talvolta preziose testimonianze sullo sviluppo degli insediamenti lungo i corsi d'acqua e sulla composita società di fiume.¹¹ È proprio in questi resoconti di viaggio che emerge la figura del battelliere, di cui Mike Fink diventa presto l'epitome.¹²

¹⁰ Ayers et al., *American Passages*, 172-73; Jones, *The Limits of Liberty*, 67, 83; Nash e C. Smith, *Atlas*, 79; T.R. Smith, *River of Dreams*, 16. Il blocco del 1784 viene revocato dalla Spagna nel 1788, ma le imbarcazioni americane sono tenute a pagare un dazio per il transito nell'ultimo tratto del fiume. Il successivo Trattato di San Lorenzo (1795), noto anche come Trattato di Pinckney, risolve la contesa territoriale della West Florida in favore degli Stati Uniti e ristabilisce il libero accesso alle imbarcazioni americane nell'ultimo tratto del fiume. Come tuttavia testimonia il divieto di immagazzinamento delle merci americane del 1802, quando dunque la Louisiana è stata già segretamente ceduta alla Francia con il Trattato di San Ildefonso (1800), la tregua ha solo breve durata. Vedi Ayers et al., *American Passages*, 172-73.

¹¹ In "Travelers on the Western Waters", saggio contenuto nel volume *Proceedings of the American Antiquarian Society at the Annual Meeting Held in Worcester, October 18, 1967* (Worcester: American Antiquarian Society, 1968), John Francis McDermott ricostruisce la storia degli insediamenti lungo i due fiumi attraverso l'analisi di lettere private e ufficiali, resoconti di viaggio e diari.

¹² Allen, *Western Rivermen*, 245-46; McDermott, "Travelers", 256-57.

2. Vita di fiume

Of all the species of mankind existing under heaven, the western boatmen deserve a distinct and separate cognomen. They are a sort of amphibious animal—kind-hearted as a Connecticut grandmother, but as rough as a Rocky Mountain bear.

Crockett Almanack, 1837

Quando nel 1795 il dottor Lewis Condict raggiunge Pittsburgh, l'avamposto di frontiera dove qualche anno prima è nato Mike Fink è già “a handsome, flourishing & very lively little town”,¹ con un nucleo urbano di circa cento abitazioni. Lo sviluppo della valle dell’Ohio procede lentamente ma in modo stabile e nel 1803 il corso settentrionale del fiume può vantare insediamenti di qualche rilievo oltre a Pittsburgh: Wheeling, Marietta, Gallipolis, Limestone, Cincinnati e Louisville superano tutti i cento abitanti e offrono ai viaggiatori che solcano le acque dell’Ohio servizi di approvvigionamento, ristorazione e alloggio. Con le eccezioni di St. Louis, Natchez e New Orleans, i centri urbani nella valle del Mississippi a sud della confluenza con l’Ohio sono negli stessi anni meno numerosi e popolati.² Buona parte della popolazione maschile locale è attiva nella cantieristica navale o nella navigazione. Il trasporto fluviale si serve infatti di battellieri del luogo che, proprio come Mike Fink, lavorano a bordo di imbarcazioni impegnate nel trasporto di passeggeri, animali e merci lungo l’Ohio e il Mississippi. I diari e i resoconti di viaggio evidenziano spesso la qualità scadente e l’esosità delle taverne e degli alloggi lungo i due fiumi e, in alcuni casi, lamentano il carattere schivo e diffidente della popolazione locale.³

Se si escludono piccoli insediamenti, stazioni di scambio e forti militari, il paesaggio che si presenta ai viaggiatori è dominato da una natura pressoché

¹ Lewis Condict, “Journal of a Trip to Kentucky in 1795”, *Proceedings of the New Jersey Historical Society* 4 (1919): 113.

² Il popolamento della valle del Missouri procede ancora più lentamente. Nel 1804, al passaggio della spedizione di Lewis e Clark, St. Charles e La Charette sono gli unici due insediamenti a ovest di St. Louis. Si vedano a questo proposito le considerazioni che John Ordway, uno dei membri del Corps of Discovery, affida ad alcune pagine del suo diario, ora in *The Journals of the Lewis and Clark Expedition*, a cura di Gary E. Moulton (Lincoln: U of Nebraska P, 2003), IX, 6-7.

³ Allen, *Western Rivermen*, 33-41, 47; McDermott, “Travelers”, 258, 266-69.

incontaminata e a volte inclemente. Nelle testimonianze di viaggio di fine Settecento e inizio Ottocento sono numerosi i riferimenti alle fastidiose zanzare del Mississippi e alle improvvise tempeste che scoppiano lungo il suo corso, ma anche al ghiaccio che nei mesi invernali rende difficile e pericolosa la navigazione sull'Ohio. Rocce e banchi di sabbia nascosti sotto la superficie dell'acqua e il rischio di non riuscire a controllare l'impetuosa corrente rappresentano altre importanti insidie per la navigazione fluviale, resa ancora più problematica e imprevedibile sul Mississippi dalle frequenti alluvioni e dagli spostamenti dell'alveo del fiume. Tra i pericoli più temuti dagli equipaggi ci sono poi gli *snags*, rami, tronchi o interi alberi alla deriva lungo il fiume o ancorati sul suo letto. Il gergo dei battellieri, in seguito ripreso dai piloti delle imbarcazioni a vapore, distingue inoltre tra *planters*, alberi che hanno un'estremità chiaramente visibile al di sopra della superficie dell'acqua, e i più pericolosi *snyers*, che sono invece spesso interamente nascosti.⁴

Negli stessi anni, i viaggiatori devono anche fronteggiare il pericolo di imboscate da parte di bande di nativi e briganti, pronti ad attaccare le imbarcazioni in transito o a saccheggiare le barche in sosta lungo le rive. Stack Island, soprannominata Crow's Nest, a nord di Natchez, Grand Tower, tra Cairo e St. Louis, e la celeberrima Cave-In-Rock, nel tratto inferiore dell'Ohio, diventano per diversi anni i poli principali della pirateria di fiume. Gli episodi di aggressione lungo l'Ohio declinano in modo significativo già all'inizio dell'Ottocento, mentre proseguono lungo il Mississippi fino agli anni 1820, segnando l'esperienza di molti viaggiatori e l'immaginario della successiva letteratura popolare che, tuttavia, ne amplifica l'effettiva portata.⁵

I beni in transito lungo i due fiumi sono in prevalenza diretti verso sud, nel quadro di un più ampio percorso circolare che permette ai carichi di pellame, farina, mais, avena, carne di maiale, whiskey e legname di raggiungere il porto di New Orleans, per poi essere trasportati verso la costa orientale degli Stati Uniti o

⁴ Allen, *Western Rivermen*, 239-40; Maffi, *Mississippi*, 93; McDermott, "Travelers", 263.

⁵ Allen, *Western Rivermen*, 80-87; Bourne, *Rivers of America*, 85-86; Maffi, *Mississippi*, 93-94; McDermott, "Travelers", 263; Otto A. Rothert, *The Outlaws of Cave-in-Rock: Historical Accounts of the Famous Highwaymen and River Pirates* (Cleveland: Clark, 1924), 17-18, 46-47, 321-22; Schneider, *Old Man River*, 228-32. Lungo l'Ohio, gli attacchi dei nativi terminano dopo la vittoria americana a Fallen Timbers (1794) e il successivo Trattato di Greenville (1795), mentre sul tratto meridionale del Mississippi, le imbarcazioni in transito sono preda delle razzie dei nativi fino al 1814, quando Andrew Jackson sconfigge i Creek a Horseshoe Bend. I battellieri del tratto settentrionale del Mississippi e del Missouri continuano invece a essere vittime degli attacchi dei nativi fino alla metà del secolo. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 86-87.

in Europa. A causa della difficile navigazione controcorrente, meno del dieci per cento del traffico di merci – soprattutto caffè, zucchero, riso e melassa – è diretto verso nord.⁶

Fino all'avvento del battello a vapore, il trasporto controcorrente avviene prevalentemente grazie alle *keelboats*, barconi lunghi circa sessanta piedi e larghi otto, dotati di una chiglia e di uno scafo rinforzato (*keel-and-ribs frame*) che permette di attutire gli urti. Le *keelboats* hanno una caratteristica forma allungata, sono solitamente alberate e presentano una cabina esterna, al centro o a poppa. Il lungo viaggio controcorrente richiede un grande sforzo fisico da parte dei battellieri, che non sempre possono contare sull'aiuto del vento e sono così costretti a remare o a fare perno sul fondo del fiume con lunghe aste (*poling*). A volte gli equipaggi devono trainare l'imbarcazione dalle rive (*cordelling*) o dalla *keelboat* stessa, aiutandosi con una corda legata a un solido albero più a monte (*warping*), oppure afferrando a mani nude i rami e gli arbusti disponibili lungo la riva (*bushwacking*). Navigando controcorrente, una *keelboat* riesce in media a percorrere tra le quindici e le venti miglia al giorno: una distanza che aiuta a comprendere la lunga durata dei viaggi che, a seconda dell'itinerario, si protraggono in media da tre a sei mesi.⁷

Il trasporto delle merci da nord verso sud è invece solo in minima parte affidato alle *keelboats*. La maggior parte dei carichi viaggia su *flatboats*, imbarcazioni a fondo piatto dalla forma rettangolare anche note come *Kentucky boats*, o *broadhorns* per i lunghissimi remi con cui sono equipaggiate, o ancora *arks* per le loro notevoli dimensioni che richiamano quelle dell'Arca di Noè. Le *flatboats* sono infatti generalmente più grandi delle *keelboats* (misurano circa sessanta piedi in lunghezza e quindici in larghezza) e sono in grado di trasportare carichi maggiori, anche se la struttura con cui sono realizzate permette loro di spostarsi solo nella direzione della corrente. Quest'ultima caratteristica limita la vita delle *flatboats* ad un solo viaggio. Una volta giunta a destinazione, l'imbarcazione è smantellata e il materiale di scarto messo in vendita e riutilizzato, soprattutto nell'edilizia. Nel 1816 circa 1.200 *flatboats* raggiungono New Orleans, un numero che continua a crescere fino al 1847, quando gli arrivi registrati superano i 2.800. Una stima complessiva del

⁶ Allen, *Western Rivermen*, 63, 67; Maffi, *Mississippi*, 94.

⁷ Allen, *Western Rivermen*, 66, 70-71, 238; Blair e Meine, "Mike Fink", 9-10; Bourne, *Rivers of America*, 121; Maffi, *Mississippi*, 92; Schneider, *Old Man River*, 240-41.

numero delle *flatboats* in servizio in quell'anno lungo l'Ohio e il Mississippi – e quindi non solo di quelle dirette a New Orleans – arriva invece alle 4.000 unità.⁸

La rapidità della loro costruzione e i costi relativamente contenuti permettono alle *flatboats* di prosperare fino alla metà dell'Ottocento, nonostante la concorrenza dei battelli a vapore e malgrado l'impegnativo viaggio di ritorno che attende l'equipaggio. Il tragitto, intrapreso a piedi o a cavallo, è di solito quello del Natchez Trace, il sentiero che porta dalla cittadina di Natchez nel Mississippi fino a Nashville in Tennessee. Se il ritorno via fiume dei battellieri delle *keelboats* è lungo e faticoso, anche quello via terra è pieno di difficoltà. Il Natchez Trace prevede infatti il passaggio in zone scarsamente popolate, coperte da foreste e paludi, e frequentate da briganti come la famigerata banda di Samuel Mason.⁹

Nel periodo che precede l'avvento dei battelli a vapore, circa 3.000 uomini sono impiegati a vario titolo nel trasporto fluviale sui fiumi dell'Ovest.¹⁰ La maggioranza dei battellieri sono giovani, quasi sempre celibi. Fino alla metà dell'Ottocento non ci sono donne negli equipaggi, spesso tuttavia eterogenei per appartenenza etnica. Soprattutto fino alla fine del Settecento, battellieri afroamericani schiavi o liberi, francesi, franco-canadesi, tedeschi, spagnoli e, seppure in minor numero, nativi sono tra i membri degli equipaggi che solcano le acque dei due fiumi. Grazie al popolamento delle zone di frontiera lungo l'Ohio e il Mississippi negli anni che seguono l'Indipendenza, il numero dei battellieri americani cresce costantemente e i nuovi arrivati sono comunemente chiamati "Kentuckians", sebbene provengano anche da altri stati come Ohio e Indiana.¹¹

Gli uomini impiegati nel trasporto fluviale non sono tuttavia solo battellieri. Il *merchant navigator*, ad esempio, importa o esporta merci lungo il fiume con

⁸ Allen, *Western Rivermen*, 67, 144-45, 238; Blair e Meine, "Mike Fink", 9-10; Maffi, *Mississippi*, 93-94. Gli spostamenti lungo l'Ohio e il Mississippi avvengono anche a bordo di canoe, piroghe e zattere. Queste ultime, quando sono utilizzate per il trasporto di legname a valle, arrivano a misurare fino a trecento piedi in lunghezza e settantacinque piedi in larghezza. Tra le imbarcazioni più curiose descritte nei resoconti dei viaggiatori di quegli anni, si ricordano negozi, botteghe artigiane, taverne e perfino bordelli galleggianti. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 65-66, 239-40; McDermott, "Travelers", 274.

⁹ Allen, *Western Rivermen*, 67, 78-80, 145; Josephus C. Guild, *Old Times in Tennessee, with Historical, Personal, and Political Scraps and Sketches* (Nashville: Tavel, 1878), 93-96; James Hall, *Letters from the West* (London: Colburn, 1828), 278-79; Maffi, *Mississippi*, 93-94; McDermott, "Travelers" 255.

¹⁰ Le stime di Michael Allen si basano sugli arrivi delle imbarcazioni nel porto di New Orleans e sul numero dei battellieri che fanno ritorno a casa attraverso il Natchez Trail. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 89.

¹¹ *Ivi*, 89-94.

imbarcazioni di sua proprietà, su cui viaggia insieme ad un equipaggio di quattro o cinque battellieri che si occupano delle mansioni più faticose. Quando non è direttamente coinvolto nella navigazione, il *merchant navigator* affida le merci a un *agent boatman*, un pilota professionista che trasporta carichi per conto terzi, servendosi della propria imbarcazione o di quella messa a disposizione da un *merchant navigator*. La parabola di Mike Fink, dapprima battelliere e successivamente proprietario di imbarcazioni, ben illustra le prospettive professionali che attendono i battellieri più abili e lungimiranti. Gli *agent boatmen* non appartengono a pieno titolo alla classe imprenditoriale dei *merchant navigators* e, come nel caso di Mike Fink, sono spesso rudi uomini di frontiera, ma il loro successo professionale è comunque legato all'affidabilità dimostrata nell'onorare gli impegni contrattuali. Non diversamente dal *merchant navigator*, anche il *farmer boatman* organizza il trasporto delle merci in suo possesso, di solito prodotti agricoli che non è riuscito a vendere nelle immediate vicinanze, cui talvolta si aggiungono le merci di vicini o compaesani. L'equipaggio delle imbarcazioni gestite dai *farmer boatmen* è spesso costituito da familiari o da altri agricoltori che contribuiscono al carico da trasportare.¹²

Merchant navigators, *agent boatmen* e *farmer boatmen* costituiscono meno del venti per cento del totale di coloro che lavorano nella navigazione fluviale e si distinguono dai battellieri alle loro dipendenze non solo per la dimensione imprenditoriale del loro lavoro, ma anche per alcuni tratti biografici. Sono infatti spesso più anziani, hanno una famiglia che li rende meno inclini alla vita nomade e sono di norma più istruiti. Non sorprende dunque che, dei circa ottanta resoconti di vita di fiume scritti dai navigatori nel periodo che va dall'Indipendenza al declino del traffico su *flatboats* e *keelboats* alla fine degli anni quaranta, la quasi totalità sia stata scritta da *merchant navigators* e *agent boatmen*. Gli storici dispongono dunque di pochissimi scritti autobiografici di battellieri e hanno ricostruito il loro profilo basandosi su documenti ufficiali e sulle testimonianze di coloro che hanno solcato le acque del Mississippi e dell'Ohio in quegli anni.¹³

¹² *Ivi*, 94-100. Il numero dei membri dell'equipaggio di una *flatboat* varia in rapporto alle sue dimensioni. Le imbarcazioni più piccole, molto diffuse soprattutto fino alla fine del Settecento, hanno a bordo un capitano e due o tre battellieri, mentre quelle più grandi danno lavoro a cinque o sei battellieri. Le *keelboats*, impegnate nel difficoltoso viaggio di risalita controcorrente, hanno invece equipaggi più numerosi che comprendono almeno dieci battellieri. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 69.

¹³ *Ivi*, 89, 99-100. Tra le fonti consultate da Michael Allen nella sua ricostruzione storica si ricordano diari, memorie e lettere di navigatori e viaggiatori, documenti di società attive nel

I distinti viaggiatori che provengono dalle città dell'Est o dall'Europa descrivono i battellieri come giovani dal fisico robusto, dai modi sbrigativi, spesso indisciplinati e indolenti, dal linguaggio colorito e con una spiccata propensione a menar le mani. Molti di questi resoconti tratteggiano un'esistenza moralmente opinabile, spesso oltre i limiti della legalità, e colgono i battellieri mentre bevono copiosamente, giocano d'azzardo o frequentano prostitute.¹⁴

Il linguaggio dei battellieri, fortemente espressivo ed improntato ad una grande creatività verbale, attrae l'attenzione di molti viaggiatori e di alcuni giornalisti-scrittori, che riportano nelle loro memorie e nei loro racconti curiosi modi dire o intere conversazioni. I battellieri possiedono infatti un loro gergo, che illustra in modo vivace e icastico alcuni aspetti della vita di fiume. Così, ad esempio, i tratti più difficili della navigazione sono chiamati "Devil's Raceground", "Devil's Bake Oven" o "Devil's Punch Bowl"; un battelliere disoccupato è un "wharf rat", le lenze congelate diventano "cat's claws". La maggior parte dei battellieri della valle dell'Ohio parla una varietà popolare del Midland American English, utilizzato nella regione linguistica che in quegli anni comprende il Sud-Ovest della Pennsylvania, il Sud dell'Ohio, l'Indiana meridionale, l'Illinois meridionale e il Missouri. Più a sud, invece, lungo la valle del Mississippi, la lingua dei battellieri acquisisce tratti tipici del Southern American English, ma anche elementi lessicali mutuati dal francese, dallo spagnolo e dalle lingue native. Più in generale, i battellieri parlano la proteiforme lingua della frontiera dai caratteristici e roboanti neologismi, alcuni dei quali sono arrivati fino a noi: *absquatulate* (scappare), *bodacious* (completo, oggi eccellente o ammirevole), *rambunctious* (turbolento), *shindy* (trambusto, confusione o festa), *splendiferous* (splendido).¹⁵

Un altro tratto caratteristico del linguaggio dei battellieri, cui spesso fanno riferimento gli sconcertati viaggiatori, è il diffuso ricorso all'imprecazione e alla bestemmia.¹⁶ Nel suo viaggio del 1818, l'avvocato americano Estwick Evans offre un dollaro ad un giovane battelliere particolarmente scurrile, a patto che questi si

trasporto fluviale, risultati dei censimenti, regolamenti portuali e registri degli arrivi e delle partenze dei porti principali, sentenze di tribunali e rapporti della polizia.

¹⁴ Allen, *Western Rivermen*, 111; McDermott, "Travelers", 261-62; Richard E. Oglesby, "The Western Boatman: Half Horse, Half Myth", *Travelers on the Western Frontier*, a cura di John Francis McDermott (Urbana: U of Illinois P, 1970), 258-59.

¹⁵ Allen, *Western Rivermen*, 103-04; Melvyn Bragg, *The Adventure of English: The Biography of a Language* (New York: Arcade, 2004), 170; Maffi, *Mississippi*, 286-87; Peter Trudgill e Jean Hannah, *International English: A Guide to Varieties of English Around the World* (London: Routledge, 2017), 51.

¹⁶ Oglesby, "The Western Boatman", 264.

astenga dal pronunciare altre volgarità per il resto della giornata. Malgrado l'iniziale interesse, i buoni propositi del ragazzo non durano per più di un'ora.¹⁷

Il severo giudizio di molti viaggiatori è a volte temperato dalla considerazione che i vizi dei battellieri sono in realtà causati dalle continue privazioni sopportate durante i mesi di navigazione e dalla natura stessa della vita di frontiera. I battellieri, ad esempio, hanno raramente un letto su cui dormire e la loro dieta è spesso povera. Se non riescono a integrare la loro alimentazione con la caccia, con la pesca o grazie agli scambi con nativi o coloni, devono infatti accontentarsi di carne di maiale e gallette. Le condizioni igieniche a bordo delle imbarcazioni sono precarie e molti battellieri indossano gli stessi vestiti per tutta la durata del viaggio, lavandosi saltuariamente nel fiume o solo all'arrivo a New Orleans. Pulci e pidocchi sono compagni di viaggio abituali, come del resto sono molto frequenti i disturbi gastrointestinali causati dall'ingestione di acqua contaminata. Per evitare la dissenteria, alcuni battellieri sostituiscono l'acqua con il whiskey, ma gli effetti della nuova dieta, uniti alle tre razioni abituali di alcol fornite agli equipaggi, determinano spesso una maggiore propensione alla violenza, sia a bordo sia sulla terraferma.¹⁸

I combattimenti tra battellieri sono raccontati da molti viaggiatori, che ne mettono in evidenza l'incredibile brutalità. Anche se le pratiche più cruente come l'*eye-gouging* e il *nose-biting* (l'asportazione degli occhi e del naso dell'avversario rispettivamente con le mani e a morsi) sono più rare di quanto i racconti popolari sembrino suggerire, la lotta tra battellieri è spesso uno scontro senza esclusione di colpi in cui i contendenti si servono indiscriminatamente di pugni, calci e morsi.¹⁹ Lo scozzese James Flint e l'inglese John Woods raccontano di aver incontrato diversi uomini mutilati da questi combattimenti,²⁰ mentre l'americano Christian Schultz assiste in prima persona ad uno scontro preceduto da iperboliche dichiarazioni di forza che ricordano quelle attribuite dalla letteratura popolare a Mike Fink e ad altri personaggi della frontiera:

“I am a man, I am a horse; I am a team. I can whip any man *in all Kentucky*, by G—d.” The other replied, “I am an alligator; half man, half horse; can whip any man *on the Mississippi*, by G—d.” The other,

¹⁷ L'episodio è raccontato da Estwick Evans in *A Pedestrious Tour, of Four Thousand Miles, through the Western States* (Concord: Spear, 1819), 157.

¹⁸ Allen, *Western Rivermen*, 105-07, 122-23; McDermott, “Travelers”, 265; Oglesby, “The Western Boatman”, 263-64.

¹⁹ Allen, *Western Rivermen*, 123-26; Oglesby, “The Western Boatman”, 260-63.

²⁰ Gli episodi sono citati in Oglesby, “The Western Boatman”, 261.

“I am a Mississippi snapping turtle; have bear’s claws, alligator’s teeth, and the devil’s tail; can whip *any man*, by G—d.”²¹

La giornata di navigazione dei battellieri è solitamente scandita da quattro turni di sei ore, durante i quali i membri dell’equipaggio si alternano nelle loro mansioni, effettuando due turni di lavoro e due di riposo. I divertimenti a bordo non sono molti e le attività di svago più comuni sono la pesca, il tiro al bersaglio, la danza e lo *storytelling*, ma anche il gioco d’azzardo. Come raccontano i viaggiatori, gli equipaggi trascorrono molte ore sfidandosi a carte e, con grande preoccupazione di chi li osserva, le partite al tavolo da gioco degenerano spesso in violente risse. Le carte esercitano il loro fascino anche sulla terraferma. Nelle sue memorie di viaggio, Christian Schultz racconta di aver visto diversi battellieri, dopo neanche un’ora dallo sbarco, perdere al gioco “the hard earned wages of a two month voyage”.²² Il battelliere può contare su una paga decisamente superiore rispetto a quella di molti lavoratori del tempo, ma deve far fronte a periodi di inattività anche piuttosto lunghi tra un viaggio e il successivo, e soprattutto deve resistere alla tentazione di spendere quanto guadagnato dopo i difficili mesi di vita a bordo. New Orleans e l’approdo di Natchez-Under-The-Hill offrono fin dalla seconda metà del Settecento taverne, bische e bordelli che attirano i battellieri di passaggio ma scandalizzano gli altri viaggiatori, che identificano i due centri come le capitali del vizio della valle del Mississippi.²³

L’immagine del battelliere come reprobato è in parte avallata dagli archivi dei tribunali e della polizia. Tra i reati più comuni commessi dai battellieri ci sono il mancato rispetto dei regolamenti del porto di attracco, l’abbandono dell’imbarcazione e l’appropriazione di merce che viene indebitamente sottratta dal carico trasportato. Molto comuni sono inoltre i furti di cavalli o bestiame nelle fattorie che costeggiano il fiume e le truffe ai danni dei commercianti che affidano le loro merci ad *agent boatmen* disonesti. In diversi casi il capitano, con la complicità dell’equipaggio, rivende il carico e si dà alla macchia; in altri, invece, dichiara che la merce è andata distrutta in un incidente di navigazione o gli è stata sottratta.²⁴

Malgrado le numerose testimonianze che rappresentano i battellieri come esseri disgustosi e immorali, diversi viaggiatori ne tratteggiano un’immagine

²¹ Christian Schultz, *Travels on an Inland Voyage* (New York: Riley, 1810), I, 145-46.

²² *Ivi*, 203.

²³ Allen, *Western Rivermen*, 69, 102-03, 109-10, 112-13; Oglesby, “The Western Boatman”, 254.

²⁴ Allen, *Western Rivermen*, 131-33; Oglesby, “The Western Boatman”, 259-60.

positiva. Alcuni raccontano episodi in cui emerge la disinteressata generosità dei battellieri; altri ne mettono in luce la bonaria socievolezza; altri ancora ne lodano il carattere fermo e risoluto che permette loro di superare le difficoltà quotidiane.²⁵ Christian Schultz afferma che “the Kentucky sailors, in general, although a rough, yet are a more amiable class of citizens, than they have been represented to be”,²⁶ riconoscendo così l’esistenza di uno stereotipo già profondamente radicato nel 1810, anno di pubblicazione del suo *Travels on an Inland Voyage*. Non diversamente, Estwick Evans considera i battellieri come una categoria professionale estremamente eterogenea: “Sometimes I met real gentlemen, and sometimes I fell in with the perfect boor”.²⁷

Pur evitando semplicistiche generalizzazioni, l’evidenza storica mostra che il profilo della maggior parte dei battellieri corrisponde allo stereotipo individuato da Schultz, un ritratto in cui del resto si rispecchiano altri gruppi che vivono ai margini della società di frontiera come gli abitanti dei boschi più remoti (*backwoodsmen*) e i cacciatori di pelli (*trappers*).²⁸ È tuttavia nel solco delle due opposte polarità presenti nelle descrizioni dei battellieri che nasce il mito di Mike Fink e degli altri personaggi *half horse, half alligator* della letteratura popolare: volgari, violenti, ladri e ubriaconi, ma allo stesso tempo istrionici, coraggiosi e generosi.²⁹ Come nota infatti Henry Nash Smith a proposito di Daniel Boone, uno degli eroi del West, il mito della frontiera poggia spesso su rappresentazioni conflittuali che conferiscono alla narrazione e all’eroe una straordinaria poliedricità.³⁰ La mitopoiesi dei racconti del folklore, degli almanacchi e degli sketch degli umoristi della frontiera opera dunque un’attribuzione selettiva dei tratti della figura storica del battelliere, plasmando un eroe che riflette bisogni e principi della società

²⁵ Allen, *Western Rivermen*, 133-36; Oglesby, “The Western Boatman”, 264-65.

²⁶ Schultz, *Travels*, II, 115.

²⁷ Evans, *A Pedestrious Tour*, 155.

²⁸ Allen, *Western Rivermen*, 135-36; James H. Justus, *Fetching the Old Southwest: Humorous Writing from Longstreet to Twain* (Columbia: U of Missouri P, 2004), 280; Oglesby, “The Western Boatman”, 265; Rourke, *American Humor*, 37-69.

²⁹ James E. Caron, “Backwoods Civility, or How the Ring-Tailed Roarer Became a Gentle Man for David Crockett, Charles F.M. Noland, and William Tappan Thompson”, *The Humor of the Old South*, a cura di M. Thomas Inge e Ed Piacentino (Lexington: UP of Kentucky, 2001), 163-65.

³⁰ Secondo Smith, il mito di Boone trova espressione sia nella figura dell’eroe ambasciatore della civiltà e del progresso nella barbarie della *wilderness*, sia in quella dell’eroe in fuga da regole e convenzioni sociali, a suo agio solo nella natura incontaminata che gli garantisce il proverbiale “elbow room”. Vedi in particolare *Virgin Land*, 53-58.

americana all'indomani della guerra anglo-americana del 1812.³¹ In queste narrazioni il battelliere Mike Fink ne incarna il tenace e allegro individualismo, la tensione verso la libertà personale non vincolata dalle convenzioni sociali, il coraggio nell'affrontare, dominandoli, i pericoli di una frontiera che comincia a delinearsi come icona culturale dell'immaginario americano. Nel 1828, anno della pubblicazione della prima storia di Mike Fink, Andrew Jackson, ex *merchant navigator* sulle acque dell'Ohio e del Cumberland, viene eletto presidente degli Stati Uniti.³²

³¹ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 279-80; Oglesby, "The Western Boatman", 266.

³² Allen, *Western Rivermen*, 6-7, 171; Dorson, *American Folklore*, 49; Oglesby, "The Western Boatman", 266; T.R. Smith, *River of Dreams*, 47. Jackson non è l'unico presidente con un passato da battelliere. Sempre nel 1828, il giovane Abraham Lincoln viaggia lungo l'Ohio e il Mississippi fino a New Orleans come membro dell'equipaggio di una *flatboat* che trasporta carne, farina e patate verso i mercati del Sud. Lincoln ripete l'esperienza qualche anno dopo, nel 1831. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 170-71; T.R. Smith, *River of Dreams*, 179.

3. Semidio comico

If you havent heerd tell of one Mike Fink, I'll tell you something about him, for he war a helliferocious fellow, and made an almighty fine shot.

Crockett Almanac, 1839

Tra il 1828 e il 1860, la vita e le avventure di Mike Fink godono di un notevole successo editoriale. Dopo essere stato tra i personaggi della commedia *The Pedlar* (1821) di Alphonso Wetmore, il re dei battellieri compare infatti in cinquantasette pubblicazioni, la maggior parte delle quali vede la luce nel ventennio tra il 1841 e il 1860.¹ Alcune di queste storie sono ristampate più volte, negli Stati Uniti e all'estero, in opere spesso tra loro molto eterogenee. La prima storia di Mike Fink, "The Last of the Boatmen" di Morgan Neville, appare dapprima in un *ladies' book*, un'antologia di racconti, poesie e aneddoti storici appositamente concepita per essere regalata alle signore, soprattutto in occasione del Natale.² Il volume, rilegato in raso e arricchito di illustrazioni che rappresentano la valle dell'Ohio e i suoi abitanti, viene pubblicato a Cincinnati con il preciso intento di cogliere "the history and character of the country which gives it birth".³ Nel 1829, nel 1832 e nel 1834 il racconto di Neville compare invece nelle diverse edizioni di *The Western Pilot*, uno dei più noti manuali di navigazione fluviale del tempo.⁴ Sempre nel 1832, "The Last of the Boatmen" viene pubblicato nell'antologia *Lights and Shadows of American Life*, curata dall'inglese Mary Russell Mitford, e sul settimanale londinese *The Athenaeum*. Nel 1845 appare sul *Cincinnati Miscellany*, periodico specializzato nella raccolta di aneddoti sulla vita nei primi insediamenti, mentre nel 1847 accompagna

¹ Blair e Meine, "Mike Fink", 19.

² *Ivi*, 43.

³ Cit. in Blair e Meine, "Mike Fink", 44.

⁴ *The Western Pilot* di Samuel Cumings, inizialmente chiamato *Western Navigator*, viene pubblicato dal 1822 al 1854 in dieci edizioni successive. Le cartine dettagliate, l'accuratezza delle descrizioni e la qualità delle incisioni lo rendono la migliore guida alla navigazione di fiume nel panorama editoriale del tempo. Prima dell'avvento di *The Western Pilot*, il più diffuso manuale di navigazione fluviale nell'Ovest era *The Navigator*, redatto da Zadok Cramer e pubblicato in dodici diverse edizioni dal 1801 al 1824. Vedi Leland D. Baldwin, *The Keelboat Age on Western Waters* (Pittsburgh: U of Pittsburgh P, 1941), 57-60; Hunter, *Steamboats*, 245.

una pubblicazione che analizza il celebre panorama del Mississippi di John Banvard.⁵

Negli stessi anni, nuove storie di Mike Fink e inediti riferimenti alle sue gesta compaiono su quotidiani e periodici locali o sportivi, su riviste letterarie, negli almanacchi di Davy Crockett, in documenti ufficiali o in volume. Altrettanto diversificate sono le forme del narrare: brevi sketch umoristici, romanzi, profili biografici, relazioni formali, autobiografie di viaggio, saggistica di carattere storico e perfino una lettera al direttore mostrano come la stampa contribuisca ad alimentare il mito di Mike Fink rielaborando fonti orali, creando nuove imprese oppure adattando all'eroe di fiume quelle avventure che erano state in precedenza attribuite ad altri.⁶

A partire dalla Guerra d'Indipendenza, i quotidiani americani evidenziano una chiara tendenza a proporsi come "organi locali di comunità"⁷ e negli anni venti dell'Ottocento molte pubblicazioni rafforzano il legame con il territorio pubblicando storie e aneddoti, spesso umoristici, di carattere regionale.⁸ L'interesse dei lettori per proposte editoriali che offrono forme di intrattenimento porta alla nascita di settimanali interamente consacrati allo scopo. Il newyorkese *Spirit of the Times*, fondato nel 1831, propone ad esempio un'originale commistione di cronache sportive e mondane, racconti di battute di caccia e di pesca, recensioni teatrali, poesie e narrativa.⁹ Soprattutto dagli anni quaranta, lo *Spirit* dedica sempre maggior spazio a corrispondenti ed autori americani che raccontano la vita nei villaggi del Sud-Ovest con articoli di cronaca o sketch umoristici.¹⁰ Il successo del periodico è sancito da una tiratura ragguardevole con 40.000 abbonati e dalla pubblicazione dei racconti migliori in due antologie curate dal direttore della rivista William T. Porter nel 1845 e nel 1846.¹¹

⁵ Blair e Meine, "Mike Fink", 17-18. Il più noto panorama di John Banvard, dipinto nel 1846, raggiungeva il mezzo miglio di lunghezza. La tela, andata distrutta, rappresentava la valle del Mississippi dalla confluenza con il Missouri a New Orleans. L'opera, esposta a Louisville, New Orleans, Boston e New York, giunse a Londra e quindi al Castello di Windsor, dove venne ammirata dalla Regina Vittoria nel 1849. Vedi T.R. Smith, *River of Dreams*, 118, 125-28.

⁶ Blair e Meine, "Mike Fink", 16, 281-86; Blair e Hill, *America's Humor*, 114.

⁷ Oliviero Bergamini, *La democrazia della stampa. Storia del giornalismo* (Roma: Laterza, 2006), 57.

⁸ Dorson, *American Folklore*, 50.

⁹ John T. Flanagan, "Western Sportsmen Travelers in the New York *Spirit of the Times*", *Travelers on the Western Frontier*, 172; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 232-33.

¹⁰ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 233-34; Kenneth S. Lynn, *Mark Twain and Southwestern Humor* (Westport: Greenwood P, 1959), 73.

¹¹ Flanagan, "Western Sportsmen", 170; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 241; Gretchen Martin, *The Frontier Roots of American Realism* (New York: Lang, 2007), 47.

Come osservano Walter Blair e Hamlin Hill, le storie della frontiera della letteratura orale e popolare di quegli anni sono caratterizzate da una feconda trasferibilità che si basa sulla tipizzazione della figura dell'eroe.¹² Le peculiari condizioni ambientali e sociali delle zone di recente insediamento fanno infatti emergere figure e temi che nel sentire comune rappresentano lo spirito della frontiera. In particolare, la letteratura popolare della stampa e degli almanacchi celebra personaggi in cui si trovano amplificati i tratti solitamente attribuiti agli abitanti dell'Ovest. Secondo Timothy Dwight, ministro congregazionalista e presidente dell'Università di Yale, i pionieri sono "too idle; too talkative; too passionate; too prodigal; too shiftless; to acquire either property or character". "They are", prosegue Dwight, "impatient of the restraints of law, religion, morality".¹³ Il processo di mitopoiesi premia così cacciatori e battellieri, categorie professionali che vivono ai margini della società civile e a stretto contatto con le insidie della *wilderness*.¹⁴ In questi racconti, come nelle brevi storie narrate nei coevi almanacchi, i personaggi che la letteratura del canone esclude o relega a ruoli marginali trovano diritto di cittadinanza insieme alla loro lingua.¹⁵ Anche le storie di fiume degli almanacchi e degli umoristi della frontiera risuonano di un "barbaric yawp" che porta alla ribalta personaggi spartani e pragmatici, ma anche spaconi e ciarlieri. È proprio l'uso del vernacolo della frontiera, unito a una irriducibile tendenza alla millanteria, a contraddistinguere il personaggio tipo che la critica ha diversamente indicato come "gamecock of the wilderness",¹⁶ "ring-tailed roarer",¹⁷ "alligator horse" o "half-horse half-alligator".¹⁸

¹² Blair e Hill, *America's Humor*, 118.

¹³ Cit. in Boatright, *Folk Laughter*, 11.

¹⁴ *Ivi*, 34; Gorlier, "Introduzione", XVIII.

¹⁵ Blair e Meine, "Mike Fink", 32-33; Dorson, *American Folklore*, 202.

¹⁶ Rourke, *American Humor*, 37.

¹⁷ Caron, "Backwoods Civility", 161; Dorson, *American Folklore*, 202.

¹⁸ Allen, *Western Rivermen*, 7; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 440-41. In *Form and Fable in American Fiction* (1961; Charlottesville: U of Virginia P, 1994), Daniel Hoffman afferma che la prima incarnazione del "ring-tailed roarer" è rappresentata dal personaggio di Brom Bones in "The Legend of Sleepy Hollow" (1820) di Washington Irving. Hoffman definisce Bones "a Catskill Mike Fink, a Ring-Tailed Roarer from Kinderhook" (89). Nelle parole di Irving, Bones è infatti "a burly, roaring, roystering blade, [...] the hero of the country round, which rung with his feats of strength and hardihood. [...] From his Herculean fame and great powers of limb, he had received the nickname of Brom Bones, by which he was universally known. He was famed for great knowledge and skill in horsemanship, being as dexterous on horseback as a Tartar. He was foremost at all races and cock-fights; and with the ascendancy which bodily strength always acquires in rustic life, was the umpire in all disputes, setting his hat on one side, and giving his decisions with an air and tone that admitted of no gainsay or appeal. He was always ready for either a fight or a frolic; had more mischief than ill-will in his

Come nota Richard M. Dorson, gli eroi americani possiedono caratteristiche comuni: “All exalt physical virtues, and perform or boast about prodigious feats of strength, endurance, violence and daring. [...] All the heroes display humor, even the deadly intense outlaws, who joked in the midst of mortal danger”.¹⁹ Il valore dell’eroe, dunque, non è dato solo dalla sua prestanza fisica e dal coraggio dimostrato nel compiere imprese mirabili, ma anche dalla capacità di raccontarle, spesso piegando i vincoli della verosimiglianza grazie a una fervida immaginazione. È questa forse la caratteristica saliente degli *alligator horses* della letteratura popolare. Emblematicamente, nel racconto di Neville e nel romanzo di Emerson Bennett *Mike Fink: A Legend of the Ohio* (1848), l’eroe strappa la parola al narratore prima che questi abbia modo di presentarlo, affermando perentoriamente un tratto distintivo della sua identità. Oltre a essere valenti cacciatori, indomiti combattenti e cecchini dalla mira infallibile, Fink e gli altri eroi della frontiera sono dunque innanzitutto affabulatori impareggiabili, pronti a manipolare il linguaggio con maestria per esaltare se stessi e le proprie gesta.

Fin dal racconto di Neville, il personaggio di Mike Fink viene iscritto nella tradizione degli eroi della mitologia classica e della letteratura epica e cavalleresca.²⁰ Paragonandolo a Ercole in due occasioni, Neville inaugura infatti un accostamento ripreso successivamente da altri autori. Nel profilo biografico “Mike Fink: The Last of the Boatmen”, apparso nel 1829 sul *Western Monthly Review*, l’anonimo autore utilizza nuovamente il paragone con Ercole: “His person, taken altogether, was a model for a Hercules”.²¹ Il riferimento alla mitologia classica viene ripreso anche da Thomas Bangs Thorpe in “The Disgraced Scalp-Lock” (1842), dove l’eroe viene descritto come “strong as Hercules”.²² Similmente, nel romanzo *Mike Fink: A Legend of the Ohio* Emerson Bennett rappresenta Fink al comando della sua

composition; and with all his overbearing roughness, there was a strong dash of waggish good humour at bottom” (*History, Tales, and Sketches*, a cura di James W. Tuttleton [New York: Library of America, 1983], 1069).

¹⁹ Dorson, *American Folklore*, 201.

²⁰ Blair e Meine, “Mike Fink”, 26-27; Dorson, *American Folklore*, 209; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 440-41.

²¹ “Mike Fink: The Last of the Boatmen”, *Western Monthly Review* 3.2 (luglio 1829), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 60. Se non diversamente indicato, le citazioni delle opere di cui Fink è protagonista sono tratte dall’antologia *Half Horse Half Alligator* curata da Walter Blair e Franklin J. Meine.

²² Thomas Bangs Thorpe, “The Disgraced Scalp-Lock, or Incidents on the Western Waters”, *Spirit of the Times* (16 luglio 1842), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 70.

keelboat “like a Hercules, with every nerve braced, ready for any emergency”.²³ Fink è associato all’eroe greco anche in una storia del *Crockett Almanac* del 1852 in cui viene descritta la sua lotta a mani nude contro un lupo: “By a quick and most herculean effort, he flung him from the side of the boat, into the water”.²⁴

Come l’eroe greco, Fink possiede nel racconto di Neville una forza sovrumana, ma ha anche un corpo ben proporzionato degno di Apollo e il suo intrepido coraggio lo rende simile a Orlando: “With a figure cast in a mould that added much of the symmetry of an Apollo to the limbs of an Hercules, he possessed gigantic strength [...]. At the court of Charlemagne he might have been a Roland”.²⁵ Nel 1844, invece, Joseph M. Field coglie Fink a bordo della sua *flatboat* e osserva che “had Mike lived in ‘early Greece’, his flat-boat feats would, doubtless, in poetry, have rivalled those of Jason in his ship”.²⁶ Lo stesso Fink, del resto, esalta il proprio valore per intimidire gli avversari o per galvanizzare i compagni, celebrando imprese passate, la sua forza straordinaria, la velocità del suo cavallo e la bellezza di sua moglie. L’abilità oratoria di Fink emerge soprattutto nei discorsi autocelebrativi che precedono l’esibizione delle sue doti o lo scontro con l’avversario, oppure che più semplicemente intrattengono i suoi ammirati uditori:

Well, I walk tall into varmint and Indian, it’s a way I’ve got, and it comes as natural as grinning to a hyena. I’m a regular tornado, tough as a hickory withe, long winded as a nor’-wester. I can strike a blow like a falling tree, and every lick makes a gap in the crowd that lets in an acre of sunshine. Whew, boys!²⁷

²³ Emerson Bennett, *Mike Fink: A Legend of the Ohio* (1848; Cincinnati: James, 1852), 20.

²⁴ “The Celebrated Mike Fink Attacked by a Wolf While Fishing in the Mississippi”, *Crockett Almanac*, 1853 (Philadelphia: Fisher, 1852), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 212.

²⁵ Morgan Neville, “The Last of the Boatmen”, *The Western Souvenir, a Christmas and New Year’s Gift for 1829*, a cura di James Hall (Cincinnati: Guilford, 1828), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 52.

²⁶ Joseph M. Field, “The Death of Mike Fink”, *Daily Reveille* (21 ottobre 1844), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 264. Joseph M. Field è, insieme al fratello Matthew C. Field e a Charles Keemle, uno dei fondatori del *Daily Reveille* di St. Louis (1844-1850). Il quotidiano è il periodico più importante nella diffusione dell’umorismo della frontiera insieme allo *Spirit of the Times* e al *Picayune* di New Orleans. Sulle sue pagine sono infatti stampate le prime versioni di molti sketch dei fratelli Field, di Solomon Franklin Smith e di John S. Robb. Il *Weekly Reveille*, pubblicato negli stessi anni, è invece la raccolta antologica settimanale dei migliori articoli del quotidiano. Vedi Fritz Oehlschlaeger, “Introduction”, *Old Southwest Humor from the St. Louis Reveille, 1844-1850*, a cura di Fritz Oehlschlaeger (Columbia: U of Missouri P, 1990), 1-3.

²⁷ Thorpe, “The Disgraced Scalp-Lock”, 78.

Il linguaggio altamente figurato e il ritmo incalzante del passo ben rappresentano l'esuberanza verbale di Mike Fink. Le metafore e le similitudini attingono al mondo della frontiera che si incarna nell'eroe attraverso le immagini della iena, degli alberi e di fenomeni atmosferici come il tornado e l'impetuoso vento di nord-ovest. La sintassi prevalentemente paratattica scandisce l'inedito inesorabile del discorso di Fink, che risulta ancora più vivido grazie all'uso di parole ed espressioni colloquiali come "walk tall", "varmint", "strike a blow" e "lick". Nel suo continuo ricorrere a gesta palesemente inverosimili e nel far riferimento alle proprie eccezionali qualità, la "vanteria cosmica"²⁸ di Fink ricorda da vicino quella del *miles gloriosus* plautino e del barone di Münchhausen.²⁹ L'uso dell'iperbole, spesso associata a metafore insolite ed evocative, sortisce così un irresistibile effetto comico e differenzia l'eroe di fiume dai più seri personaggi dell'epica.³⁰ Come ricordano Blair e Meine, esistono infatti notevoli divergenze tra la mitologia classica e quella della frontiera:

The Old World heroic story was about royalty: these stories were about a king, but a king of keelboatmen. The society of the American stories had as its equivalent for the central hall or gathering place the deck or the cabin of a keelboat or the brothels of New Orleans. And many of the elements were comically represented: the boasts and the vows were consciously comic, and so were the accounts of many of the superhuman deeds. Even in its Heroic Age, America was too sophisticated, or perhaps too lacking in the sense of religion, to take all the heroic ingredients without a pinch of salt or a dash of pepper.³¹

²⁸ Portelli, "Il grande teatro", 66.

²⁹ Per un elenco dei personaggi vanagloriosi nella storia della letteratura si rimanda a Blair e Hill, *America's Humor*, 130-31. Le consonanze stilistiche e tematiche tra l'umorismo iperbolico americano e l'opera di Raspe sono analizzate da Walter Blair nel saggio "A German Connection: Raspe's Baron Munchausen", *Essays on American Humor: Blair Through the Ages*, a cura di Hamlin Hill (Madison: U of Wisconsin P, 1993), 57-71. Come ricorda Blair (60), la popolarità delle avventure del Barone negli Stati Uniti è testimoniata dalle numerose edizioni in commercio, ben ventiquattro nel 1835.

³⁰ Le vanterie dei battellieri compaiono anche nell'episodio della zattera, inizialmente scritto da Mark Twain per *Huckleberry Finn* e poi pubblicato nel terzo capitolo di *Life on the Mississippi*. I due discorsi di cui Huck è testimone nel romanzo non solo obbediscono alla volontà dell'autore di illustrare "keelboat talk and manners" e quindi di sottrarre all'oblio "that now-departed and hardly-remembered raft-life" (*Mississippi Writings*, 239), ma rappresentano un vertiginoso esempio di prodezza verbale, descritta da James H. Justus come "an argot of excess augmented, exaggeration itself magnified" (*Fetching the Old Southwest*, 456). La carica comica dei proclami dei battellieri, condotta da Twain al limite della parodia ("Sired by a hurricane, dam'ed by an earthquake, half-brother to cholera, nearly related to the small-pox on my mother's side! Look at me!", *Mississippi Writings*, 241), assume maggiore forza alla luce del seguito della scena. Nessuno dei battellieri mette infatti in atto i bellicosi propositi, creando così un umoristico contrappunto con le intenzioni enunciate in precedenza.

³¹ Blair e Meine, "Mike Fink", 28.

In un passaggio tratto dal *Crockett Almanack* del 1837, l'assalto verbale di Fink – diretto all'altro personaggio simbolo della frontiera, Davy Crockett – è invece dominato dall'uso dei superlativi: “I’ve got the handsomest wife, and the fastest horse, and the sharpest shooting iron in all Kentuck, and if any man dare doubt it, I’ll be in his hair quicker tha hell could scorch a feather”.³² Il linguaggio dell’anonimo compilatore, meno ricco di troppi rispetto a quello di Thorpe, si mostra tuttavia stilisticamente efficace nel procedere per anafore successive fino all’esplosione dell’iperbole conclusiva che esprime, anche se in termini ipotetici, tutta l’aggressività covata da Fink.

Le vanterie degli *alligator horses*, i loro combattimenti e le burle spesso al limite del sadismo racchiudono il senso di conflitto permanente di una società in cui vige la legge del più forte. Come afferma lo stesso Fink in un passo del racconto di Thorpe: “Its natur that the big fish should eat the little ones. I’ve seen trout swallow a perch, and a cat would come along and swallow the trout, and perhaps on the Massissip, the alligators use up the cat, so on until the end of the row”.³³ Per Fink, l’ordine della natura segue una logica consequenziale che lega tutti gli esseri del creato in una spirale di violenza ineluttabile.³⁴ In tre delle sette brevi storie dei *Crockett Almanac* di cui Mike Fink è protagonista, l’eroe di fiume è presentato come cacciatore forte e coraggioso che combatte corpo a corpo contro animali possenti e aggressivi. Tuttavia, in queste lotte, come nelle sue imprese di fiume contro nativi e pirati, l’eroe non si batte in nome della civiltà per domare i pericoli della *wilderness*. Fink è piuttosto dominato da un istinto ferino, preda di una pulsione primordiale che neanche il tanto amato whiskey riesce ad ammansire:

Six months, and no Indian fight, would spile me worse than a dead horse on a prairie.³⁵

³² “Col. Crockett Beat at a Shooting Match”, *The Crockett Almanac*, 1840 (Nashville: Harding, 1839), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 65.

³³ Thorpe, “The Disgraced Scalp-Lock”, 78.

³⁴ Le parole di Fink riecheggiano in quelle pronunciate anni dopo da Sut Lovingood, protagonista dei racconti di George Washington Harris. In “Rare Ripe Garden-Seed”, sketch contenuto in *Sut Lovingood: Yarns Spun by a ‘Nat’ral Born Durn’d Fool* (New York: Dick, 1867), Sut afferma infatti: “Whar thar ain’t enuf feed, big childen roots littil childen outen the troff, an’ gobbils up thar part. Jis’ so the yerth over: bishops eats elders, elders eats common peopil, they eats sich cattil as me, I eats possums, possums eats chickins, chickins swallers wums, an’ wums am content to eat dust, an’ the dus am the ain of hit all” (228).

³⁵ Thorpe, “The Disgraced Scalp-Lock”, 71.

I must fight something, or catch the dry rot—burnt brandy won't save me.³⁶

O, for a fight, boys, to stretch these here limbs, and git the jint's to working easy! [...] What an orful place! Rocks on one side and river t'other—and not a varmint to light on, jest for amusement even. [...] Thar'll have to be suthing done right quick, or I'll ketch the blue fever and die off,—burnt brandy won't save me.³⁷

Proprio come il lupo della storia pubblicata sul *Crockett Almanac* del 1852 che si spinge fino alle acque del Mississippi per aggredire Fink,³⁸ anche l'eroe viene magneticamente attratto da ogni occasione o prospettiva di scontro. L'apparente paradosso della sua dichiarazione "I must, to live peaceably, point my rifle at something more dangerous than varmint"³⁹ racchiude in realtà la forza di un istinto che può essere soddisfatto solo lontano dalla società civile. La lotta nella *wilderness* rappresenta per Fink e per molti eroi della frontiera una forma di affermazione della propria complessa identità. Fink ha infatti bisogno di scontrarsi con belve e nativi per mettere alla prova quella forza e quelle prodigiose abilità che lo rendono eroe. Malgrado la forma di interazione fortemente oppositiva che lo lega alle sue vittime, Fink mostra una marcata consonanza con la loro natura profonda. Per esercitare il suo potere, l'eroe deve infatti conoscere intimamente le leggi e l'essenza della *wilderness*, fino quasi a fondersi con essa. Spesso, i narratori attribuiscono all'aspetto di Fink dei tratti ferini o introducono per descriverlo similitudini e metafore ispirate ai tratti distintivi di alcuni animali:

Fink's reply was to set his teeth, give a fierce snot.⁴⁰

His hair was black as the wing of the raven.⁴¹

I resolved to give an opportunity of seeing a Western Lion—for such Mike undoubtedly was—in all his glory.⁴²

The two [Mike and Proud Joe] twisted and writhed like serpents.⁴³

³⁶ *Ivi*, 78.

³⁷ Bennett, *Mike Fink*, 28.

³⁸ "Mike Fink Killing a Wolf with His Fists", *Crockett Almanac*, 1853 (Philadelphia: Fisher, 1852), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 213-14.

³⁹ Thorpe, "The Disgraced Scalp-Lock", 71.

⁴⁰ Joseph M. Field, "Mike Fink: 'The Last of the Boatmen'", *Daily Reveille* (8-20 giugno 1847), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 126.

⁴¹ Neville, "The Last of the Boatmen", 48.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ Thorpe, "The Disgraced Scalp-Lock", 79-80.

A dark cloud of passion and violence rested, as ever, above Fink and all connected with him, and for himself, he roamed about with scorpions in his breast.⁴⁴

It was plainly evident that the lion was there and that when once angrily aroused he would become a dangerous being to trifle with.⁴⁵

Sono proprio gli animali della frontiera a fornire al battelliere i termini di paragone migliori per definire se stesso e la realtà che lo circonda. Così, in un passaggio del romanzo di Bennett, Fink descrive i membri della sua ciurma, sul molo in attesa della partenza, come “alligators on a mud-bank”,⁴⁶ mentre in un altro passo promette di sfondare una porta “in less time nor a Missassip alligator can chew a puppy”.⁴⁷

Il linguaggio altamente figurato di Fink si serve inoltre delle connotazioni associate agli animali per rappresentare altri personaggi, spesso con effetti comici amplificati dalla trascrizione fonetica delle sue pronunce non standard (*phonetic spelling* o *eye dialect*): l'agente che arresta Fink è “a small boss in a fight” e l'unico modo per sfuggirgli è imbrogliarlo, sebbene “he’s a weazel in that bisness hisself”;⁴⁸ un vecchio rivale che torna a minacciarlo “[i]s not an old enough fox to save his tail”;⁴⁹ uno spregevole antagonista è dapprima “a snake hearted villain”⁵⁰ e successivamente “[a] blasted old sarpint”,⁵¹ mentre altri avversari assumono le metaforiche sembianze di “river rats”⁵² o “infernal possums”.⁵³

Il complesso rapporto che si instaura tra Fink e la *wilderness* si riflette anche in quello che Fink intrattiene con i nativi. Le proibitive condizioni di vita impongono infatti agli uomini della frontiera uno stile di vita molto simile a quello

⁴⁴ J.M. Field, “Mike Fink”, 130.

⁴⁵ Bennett, *Mike Fink*, 10.

⁴⁶ *Ivi*, 11.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ John S. Robb, “Trimming a Darky’s Heel”, *Daily Reveille* (25 gennaio 1847), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 89.

⁴⁹ J.M. Field, “Mike Fink”, 115.

⁵⁰ *Ivi*, 99.

⁵¹ *Ivi*, 123.

⁵² *Ivi*, 104.

⁵³ Bennett, *Mike Fink*, 34. In più rare circostanze, l'eroe utilizza immagini legate al mondo animale per esprimere affetto: l'amico Jabe Knuckles è bonariamente considerato una “tarnal lazy old turtle” (J.M. Field, “Mike Fink”, 100) o un “old hoss” (J.M. Field, “Mike Fink”, 103), mentre l'eroe dichiara di amare il figliastro “like [his] own cub” (J.M. Field, “The Death”, 266) o si rivolge a lui chiamandolo “my peacock” (Bennett, *Mike Fink*, 21).

delle popolazioni autoctone.⁵⁴ Per il narratore di Field, l'eroe è "at least a demi-savage, as far as the conventionalities of societies went"⁵⁵ e il suo figliastro viene chiamato "the young demi-savage".⁵⁶ Memori del passato di Fink, giovane esploratore per conto dell'esercito nei boschi intorno a Pittsburgh, i narratori lo presentano spesso come esperto conoscitore delle usanze e della cultura dei nativi:

[Scouts] went out, singly, lived as did the Indian, and in every respect became perfectly assimilated in habits, taste, and feeling with the red men of the desert.⁵⁷

Without ceremony, he gave a terrific war-whoop, and then mixing the language of the aborigines and his own together, he went on the savage fashion, and bragged of his triumphs and victories on the war path.⁵⁸

Anche Fink vive in un *wigwam* e riesce a seguire le tracce di uomini e animali nel bosco;⁵⁹ come i nativi, inoltre, mostra di preferire "la caccia primitiva ed eccitante [alla] monotona e civile agricoltura"⁶⁰ e deve scontrarsi con l'avanzata della civiltà, rappresentata nelle storie dell'eroe di fiume dal battello a vapore.

Tuttavia, malgrado le affinità che li legano, Fink e i nativi non condividono un idillio di comunione con la natura, ma sono rivali per esercitare il controllo su di essa. Come afferma Richard Slotkin, nella società della frontiera, "a real hero was one who could beat the Indians at their own game, live on less food, kill more animals, and even take more scalps".⁶¹ Fink si trova spesso a lottare contro i nativi che insidiano la sua supremazia: nel racconto di Neville, Fink uccide un nativo che sta per colpire una preda prima di lui, mentre in quello di Thorpe l'eroe asporta con un colpo di fucile lo *scalp lock* di Proud Joe, un nativo che egli crede stia ordendo un complotto ai suoi danni.⁶² Nel seguito del racconto, Proud Joe organizza un assalto all'imbarcazione di Fink per vendicarsi dell'affronto subito,

⁵⁴ Rourke, *American Humor*, 42; Slotkin, *Regeneration*, 403; Elémire Zolla, *I letterati e lo sciamano. L'Indiano nella letteratura americana dalle origini al 1988*, a cura di Grazia Marchianò (Venezia: Marsilio, 2012), 127.

⁵⁵ J.M. Field, "Mike Fink", 124.

⁵⁶ *Ivi*, 131.

⁵⁷ Neville, "The Last of the Boatmen", 53.

⁵⁸ Thorpe, "The Disgraced Scalp-Lock", 72.

⁵⁹ "Col. Crockett", 65; Neville, "The Last of the Boatmen", 53.

⁶⁰ Zolla, *I letterati e lo sciamano*, 111.

⁶¹ Slotkin, *Regeneration*, 403.

⁶² Lo *scalp lock* è il ciuffo di capelli che alcuni nativi lasciavano sulla testa rasata come segno di sfida ai nemici. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 11.

ma rimane ucciso in un corpo a corpo con l'eroe. Nella storia del *Crockett Almanac* "Mike Fink's Treat to the Indians" (1851), invece, l'eroe e suo figlio mettono in fuga un gruppo di nativi che stanno rubando le provviste di una signora, versando su di loro acqua bollente.⁶³ La natura conflittuale del rapporto tra nativi e battellieri – ma anche il diffuso pregiudizio che considera i primi dei barbari selvaggi – emerge nelle parole di Bennett, che ricorda come lungo le rive dell'Ohio "there were many roving bands of savages in the forests lining the banks, who ever made war upon the whites, and stopped at no crimes short of the extreme barbarisms of their nature and education".⁶⁴

Nei racconti del ciclo di Fink, la vita nella *wilderness* che si estende lungo i fiumi si caratterizza come uno stato di *bellum omnium contra omnes*, un conflitto permanente dove l'ebbrezza del pericolo infonde vigore all'esistenza degli uomini e non sembra esistere distinzione tra esseri umani e animali. Raramente, tuttavia, i nativi e gli altri personaggi vittime delle aggressioni di Fink rappresentano dei pericoli concreti tali da giustificare l'omicidio o il ricorso alla violenza. Più spesso, l'eroe scatena la sua aggressività per dare sfogo ai propri istinti o per esibire il suo valore. In un racconto che compare sotto forma di lettera su un numero del *Western General Advertiser* nel 1845, ad esempio, Fink sottopone la moglie Peg a una terribile punizione. Dopo averla costretta a distendersi dentro un cerchio di foglie secche, le intima di non muoversi, minacciandola con un fucile, e dà poi fuoco alle foglie. Peg cerca di resistere al calore delle fiamme, ma quando i vestiti e i capelli cominciano a bruciare, si lancia verso il fiume per trovare sollievo. Solo nel finale il lettore scopre che l'ira di Fink è stata provocata dalle civetterie della moglie con altri battellieri: "That'll larn you to be winkin at them fellers on the other boat",⁶⁵ afferma compiaciuto Fink che ha ristabilito il suo ruolo di dominio nella coppia e il suo onore dinanzi agli altri battellieri. Come ricorda un aneddoto del *Crockett Almanac* del 1839, la donna "got used to Mike's tricks by long practiss"⁶⁶ e nel

⁶³ "Mike Fink's Treat to the Indians", *Crockett Almanac*, 1852 (Philadelphia: Fisher, 1851), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 210. In "Sal Fink, the Mississippi Screamer: How She Cooked Injuns", breve storia del *Crockett Almanac* del 1854 (New York: Cozans, 1853) ristampata nell'antologia di Blair e Meine, Sal Fink, la figlia dell'eroe, riserva un ben più crudele trattamento ai nativi che l'hanno catturata e vogliono mangiarla dopo averla scuoiata viva. Approfittando del sonno dei suoi aguzzini, Sal rompe "all the ropes about her like an apron-string" (215), lega i nativi e li fa ardere nel falò che questi hanno preparato per la notte.

⁶⁴ Bennett, *Mike Fink*, 191.

⁶⁵ "Letter to the *Western General Advertiser* from 'K'", *Cincinnati Miscellany* 1.5 (febbraio 1845), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 86.

⁶⁶ "Col. Crockett", 66.

corso della storia Fink mette di nuovo a repentaglio la vita della moglie per dimostrare all'amico-rivale Davy Crockett di essere migliore di lui nel tiro al bersaglio. Temendo la vittoria dell'avversario, che ha colpito la coda di alcuni maiali da grande distanza, Fink non esita a sparare al pettine che la moglie indossa per tenere fermi i capelli. Spesso infatti, quasi volesse alzare la posta in gioco della sfida, Fink coinvolge familiari, amici e compagni di viaggio nelle sue imprese balistiche, chiedendo loro di tenere delle tazze di stagno sulla testa o tra le gambe.

L'episodio che forse meglio illustra il carattere a volte gratuito della violenza di Fink è quello in cui il battelliere asporta con un colpo di fucile sparato dalla sua imbarcazione il tallone deforme di un afroamericano che si trova su una sponda del fiume.⁶⁷ Per l'anonimo narratore del *Western Monthly Review* "[the] unshapely foot offended Mike's eye, and outraged his idea of symmetry",⁶⁸ mentre nella spiegazione che lo stesso Fink fornisce durante il processo, il gesto è dovuto ad un intento filantropico: "the fellow's long heel prevented him from wearing a genteel boot"⁶⁹. L'affermazione viene ripresa nel racconto di John S. Robb "Trimming a Darky's Heel" (1847), dove Fink osa chiedere al giudice una ricompensa per la sua azione: "I want you to pay me fur trimmin' the heel of one of your town niggers! I've jest altered his breed, and arter this his posterity kin warr the neatest kind of a boot!".⁷⁰ La fragorosa risata dei battellieri che segue la battuta di Fink trova eco anche nel romanzo di Bennett, che descrive l'allegria dell'equipaggio dopo l'accaduto: "Mike and his crew laughed heartily at the occurrence, considering it decidedly a good joke".⁷¹ Emblematicamente, in un altro episodio raccontato nell'articolo del *Western Monthly Review*, Fink dà prova della sua bravura come tiratore colpendo dalla sua imbarcazione in movimento la coda di alcuni maiali che

⁶⁷ L'episodio viene raccontato per la prima volta nell'articolo del *Missouri Republican* del 16 luglio 1823 che dà l'annuncio della morte di Fink. Appare poi nel profilo biografico "Mike Fink: The Last of the Boatmen" (60), pubblicato sul *Western Monthly Review* nel 1829, e viene ripreso nel 1847 in "Trimming a Darky's Heel", racconto di John S. Robb interamente incentrato sulla vicenda. In "Mike Fink: 'The Last of the Boatmen'" di Field l'episodio è raccontato da Fink al suo equipaggio ed è presentato in una digressione del narratore come "a well known piece of deviltry" (121). La vicenda viene narrata anche nel romanzo di Bennett, che insiste sulla gratuità del gesto di Fink e si sofferma sulle opposte reazioni dell'equipaggio e dei viaggiatori che assistono alla scena (83-84). In ultimo, l'episodio compare in *The History of Louisville, from Its Earliest Settlement to the Year 1852* (Louisville: Hull, 1852) di Ben Cassedy, che riconosce come fonte l'articolo del 1829.

⁶⁸ "Mike Fink: The Last of the Boatmen", 60.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ Robb, "Trimming", 91.

⁷¹ Bennett, *Mike Fink*, 84.

si trovano a riva, “without doing them any other harm”.⁷² Fink riserva dunque lo stesso trattamento ad animali e afroamericani, vittime indifese del suo desiderio di mettersi alla prova o anche solo di sfuggire alla noia delle giornate di tranquilla navigazione.⁷³ Il frequente e quasi sempre ingiustificato ricorso alla violenza rende Fink diverso da altri eroi della frontiera e in particolare da Natty Bumpoo, protagonista del ciclo dei romanzi di James Fenimore Cooper. Come ricorda infatti Stefano Rosso “gli atti violenti compiuti da Hawkeye sono in buona parte atti difensivi meditati e inevitabili”,⁷⁴ mentre quelli di Fink obbediscono quasi sempre ad impulsi estemporanei e gratuiti.⁷⁵

Sebbene la violenza di Fink sia più spesso diretta contro nativi ed afroamericani, anche la vita dei bianchi che vivono lungo l’Ohio e il Mississippi è turbata dalle sue bravate. Nella sua *History of Louisville* (1852), Ben Cassedy racconta un episodio in cui il battelliere inscena un’epidemia tra i capi di bestiame cospargendoli di tabacco da fiuto. Dopo aver visto le pecore “leaping, bleating, rubbing their noses against the ground and against each other”,⁷⁶ l’allevatore implora Fink di abbattere gli animali malati e di gettare i loro corpi nel fiume, promettendogli due galloni di brandy come ricompensa. Il battelliere accetta la proposta, ottenendo così il liquore e i capi di bestiame che nottetempo recupera nel fiume. Il premio ricevuto è particolarmente gradito a Fink. Come già in *The Pedlar* (1821) – opera teatrale di Alphonso Wetmore dove compare la prima incarnazione dell’eroe di fiume – Fink è un bevitore incallito, disposto perfino a saccheggiare il carico di brandy che gli è stato affidato pur di soddisfare la sua sete di alcol.⁷⁷

Il battelliere dimostra dunque di essere refrattario ad ogni norma che regola il vivere sociale e non esita a irridere tutti coloro che vogliono porre un freno al suo desiderio di libertà e di autoaffermazione. Sempre nella *History of Louisville*,

⁷² “Mike Fink: The Last of the Boatmen”, 60.

⁷³ Anche il linguaggio figurato usato da Fink nel romanzo di Bennett è spesso implicito portavoce dei suoi pregiudizi razziali: “I’m dumb as a dead nigger in a mud-hole” (12), “I, like a fool, drunk as a nigger on a holiday night” (67), “Chawr ’em up like a Varginna nigger does cabbage” (95).

⁷⁴ Stefano Rosso, *Rapsodie della Frontiera. Sulla narrativa western contemporanea* (Genova: ECIG, 2012), 18.

⁷⁵ Come testimonia il trattamento riservato da Fink ai maiali, al suo personaggio è anche estraneo “l’amore e il rispetto per la natura” (Rosso, *Rapsodie*, 17) che invece contraddistingue Natty Bumpoo.

⁷⁶ Cassedy, *History of Louisville*, 74.

⁷⁷ “Letter to the *Western General Advertiser*”, 84-85.

Cassedy mostra ai lettori un Fink burlone e apparentemente generoso che decide di farsi arrestare per permettere ad un amico povero di intascare la taglia promessa dalle autorità. Il battelliere pone una sola condizione: il viaggio verso il tribunale deve avvenire a bordo del suo *skiff* e insieme al suo equipaggio perché “he felt at home nowhere but in his boat and among his men”.⁷⁸ L'imbarcazione viene così trasportata su un carro trainato da buoi, ma per ben due volte Fink impone al convoglio un dietrofront, non essendo del tutto convinto di costituirsi. Quando, al terzo tentativo, il nutrito gruppo di battellieri raggiunge l'aula del tribunale, Fink scopre che le prove a suo carico sono insufficienti, ma viene accusato di altri reati. Non volendo sottoporsi a nuovi processi, Fink ordina all'equipaggio di tornare a bordo e di rimettersi in marcia, lasciando attoniti i presenti, che non hanno il coraggio di scontrarsi con i temuti battellieri: “The dread of the long poles in the hands of Mike's men prevented the posse from urging any serious remonstrance against his departure”.⁷⁹ Il carattere indomito del re dei battellieri si manifesta dunque non solo attraverso l'uso della forza, ma anche nel suo continuo prendersi gioco delle leggi e dell'autorità costituita. Simbolo dello spirito individualistico e della baldanza della frontiera, Fink non si sottomette ad alcuna norma sociale e non è disposto ad accettare compromessi. Il suo profilo differisce tuttavia dall'archetipo dell'eroe americano che Leslie Fielder ha delineato in *Love and Death in the American Novel*. Fink non è infatti “on the run, harried into the forest and out to sea, down the river or into combat—anywhere to avoid civilization”⁸⁰ (26) come Rip Van Winkle, Ishmael o Huckleberry Finn. È lui stesso a cercare lo scontro con chi cerca di imporgli qualsiasi forma di responsabilità. Nella sua lotta contro la civilizzazione, Fink assume i tratti di un eroe eccezionale ed estremo proprio perché rappresenta la radicale opposizione al principio della limitazione della libertà individuale in nome del bene collettivo.⁸¹

Fedele alla sua natura ibrida di *alligator horse*, l'eroe di fiume sembra dunque muoversi in uno spazio liminale, lungo un incerto confine tra la *wilderness* e quella società civile che lo esclude e lo sanziona, ma che allo stesso tempo lo reclama e lo considera un eroe. L'epiteto è infatti utilizzato da Neville, Field e Cassedy, ed è presente in “Rev. Peter Cartwright, Jocose Preacher”, un anonimo sketch del 1850

⁷⁸ Cassedy, *History of Louisville*, 77.

⁷⁹ *Ivi*, 79.

⁸⁰ Leslie A. Fielder, *Love and Death in the American Novel* (1960; Normal: Dalkey, 1997), 26.

⁸¹ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 289-90, 449.

e in “The Celebrated”, una storia del *Crockett Almanac* del 1852.⁸² È già nel primo racconto del ciclo che sembra essere iscritto il suo destino di eroe votato all’iperbole: “He was the hero of a hundred fights, and the leader in a thousand daring adventures”.⁸³ Soprattutto nei testi di chiaro impianto narrativo o folklorico, ogni tratto distintivo della personalità e del comportamento di Fink è portato all’eccesso. I narratori di quasi tutte le storie del ciclo, ad esempio, lo rappresentano mentre indulge in abbondanti libagioni a bordo della sua imbarcazione o nelle taverne a riva. Tuttavia, Fink non viene descritto come un ubriaccone; l’eroe di fiume è piuttosto un poderoso bevitore: “He became fond of strong drink, but was never overpowered by its influence. He could drink a gallon of it in twenty-four hours without the effect being perceptible”.⁸⁴ Fink, inoltre, non è semplicemente un bravo tiratore. La sua mira è prodigiosa e le distanze da cui riesce a colpire i bersagli sono nel corso degli anni sempre riviste al rialzo. Nel racconto di Neville (1828), la tazza di stagno che costituisce il tradizionale bersaglio di Fink è posta sulla testa del fratello a trenta iarde.⁸⁵ L’anno successivo Fink colpisce dalla sua imbarcazione le code di alcuni maiali che si trovano “about forty or fifty yards from shore”⁸⁶ e una tazza, anche in questo caso affidata al fratello, da settanta iarde. In “Trimming a Darky’s Heel” (1847), il colpo diretto al tallone dell’afroamericano viene sparato da cento iarde, distanza su cui si attesta anche il romanzo di Bennett (1848). È tuttavia lo stesso Fink a vincere la sfida con i narratori che descrivono le sue imprese proprio grazie a un’iperbole, la figura retorica che contraddistingue il suo linguaggio. Nel racconto del *Crockett Almanac* del 1839 che lo vede impegnato a sfidare Davy Crockett, Fink colpisce infatti le code di un’altra scrofa e dei suoi maialini che si trovano “away off furdur than the eend of the world”.⁸⁷

Il linguaggio di Fink, dominato dall’uso dell’iperbole, e alcuni episodi delle narrazioni che lo vedono protagonista si iscrivono dunque nella tradizione del *tall tale*, forma profondamente radicata nella tradizione del folklore americano, e non

⁸² Neville, “The Last of the Boatmen”, 52, 54; J.M. Field, “Mike Fink”, 94, 110; Cassedy, *History of Louisville*, 72; “Rev. Peter Cartwright, Jocose Preacher”, *Columbus Southern Sentinel* (2 maggio 1850), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 216; “The Celebrated Mike Fink”, 212.

⁸³ Neville, “The Last of the Boatmen”, 52.

⁸⁴ “Mike Fink: The Last of the Boatmen” 56.

⁸⁵ Neville, “The Last of the Boatmen”, 49.

⁸⁶ “Mike Fink: The Last of the Boatmen”, 60.

⁸⁷ “Col. Crockett”, 65.

soltanto di quello di frontiera.⁸⁸ Già in epoca coloniale le imprese degli eroi di queste storie, la loro mira infallibile e la forza prodigiosa con cui avevano la meglio su animali feroci ed intere tribù di nativi avevano accompagnato i coloni che si spingevano nella *wilderness* per fondare nuovi insediamenti.⁸⁹ Questi racconti incredibili attraversano luoghi e tempi perché rispecchiano il costante desiderio di esorcizzare i pericoli e le asperità della vita di frontiera esaltando l'intraprendenza e il coraggio dei suoi abitanti, ma possiedono anche il più sottile intento satirico di beffarsi di quei resoconti che descrivono la *wilderness* americana rispettivamente come un giardino incantato o come una regione popolata da mostruosi animali, crudeli selvaggi e rozzi coloni.⁹⁰ Se infatti i *promotion tracts* stampati nel Seicento per indurre gli abitanti della madrepatria a trasferirsi oltreoceano rappresentano il Nuovo Mondo come “the Earthly Paradise, the Land of Cockaigne, the prelapsarian Eden”,⁹¹ e dunque ne esaltano la fertilità del suolo e l'abbondanza della fauna, soprattutto nel corso dell'Ottocento, i giornali dell'Est pubblicano sulle loro pagine testimonianze di viaggio nelle zone di recente insediamento, quasi sempre enfatizzandone gli aspetti negativi: “They dilated upon the dangers to which emigrants would be subjected—dangers from savages red and white, from

⁸⁸ Richard Dorson, *Jonathan Draws the Long Bow* (Cambridge: Harvard UP, 1946), 102-37. Nelle vanterie di Fink, le metafore e le similitudini improntate all'iperbole rappresentano per molti critici l'elemento letterario più affascinante delle narrazioni del ciclo. Secondo Constance Rourke, “his language was one of his glories, matching his power to push a pole. [...] A loosely strung poetry belongs to these apostrophes, and its elements are worth mastering” (“The King of the Mississippi Keelboatmen”, *New York Herald Tribune Books* [2 aprile 1933]: 4). Mark Van Doren afferma invece senza mezzi termini che “as a talker, [Fink] is sublime” (cit. in Blair e Meine, “Mike Fink”, 34). In *The Tall Tale in American Folklore and Literature* (Knoxville: U of Tennessee P, 1987), Carolyn S. Brown considera il linguaggio vivido e inconsueto di cui si avvale Fink per esaltare le sue imprese prossimo a quello della poesia metafisica inglese (25). Con una felice intuizione Brown conia l'espressione “tall tale conceit” per definire “[the] striking, earthy imagery which exaggerates by yoking unlike things together in amusing ways” (*ivi*, 56).

⁸⁹ Dorson, *Jonathan*, 4-5, 111; Rourke, *American Humor*, 57.

⁹⁰ Blair e Hill, *America's Humor*, 7-8; Boatright, *Folk Laughter*, 9-21, 83-94; Hoffman, *Form and Fable*, 16-22; Lynn, *Mark Twain*, 27-29. Il potere eversivo del *tall tale* è già chiaro a Benjamin Franklin che, fingendosi un viaggiatore, nel 1765 scrive una lettera anonima al periodico inglese *Public Advertiser* per combattere gli stereotipi allora diffusi sui coloni e sulle colonie americane. Egli chiede infatti ai lettori di sospendere la loro incredulità nei confronti degli inverosimili racconti di viaggio in America, per poi fornire un resoconto decisamente implausibile delle meraviglie faunistiche delle colonie. L'autore della lettera afferma ad esempio che le pecore americane “are so laden with Wool, that each has a Car or Waggon on four little Wheels to support and keep it from trailing on the Ground” (*Writings*, a cura di J.A. Leo Lemay [New York: Library of America, 1987], 561). Il viaggiatore prosegue descrivendo quello che definisce come “one of the finest Spectacles in Nature”: “the grand Leap of the Whale in th[e] Chace [of cod] up the Fall of Niagara” (*ibidem*).

⁹¹ Hoffman, *Form and Fable*, 19.

beasts and snakes, from the rigors of climate, from pestilent fevers”.⁹² Paradossalmente, Mike Fink e gli altri *alligator horses* incarnano al massimo grado le caratteristiche, spesso negative, che gli osservatori esterni attribuiscono all’abitante della frontiera: “He was considered uncouth, and he swaggered the more roughly. He was called a bragger and a liar: he gently retouched his exploits”.⁹³

Come nota James H. Justus, “Southwest humor abounds in pranks of extreme cruelty—to horses, dogs, ganders, pigs, Kentuckians, Millerites, Mormons, salesmen—and the evidence suggests that the most graphic examples of physical mayhem were popular *because* they were extreme”.⁹⁴ Anche l’esibizione della violenza e i racconti delle imprese tutt’altro che eroiche di Fink sono dunque espressione dell’immaginario condiviso di una società che, attraverso l’esagerazione, vuole al contempo affermare se stessa e contrastare le rappresentazioni tendenziose fornite da chi non appartiene al suo mondo.⁹⁵ Nell’uso sistematico dell’iperbole, il *tall tale* assume la forma di una menzogna che si autodenuncia e contribuisce a mettere in discussione solide rappresentazioni, in particolare quelle della retorica, sia politica che letteraria.⁹⁶

In alcune delle storie di cui Fink è protagonista sono le vicende palesemente inverosimili e i tratti fortemente caricaturali dei personaggi a denunciare la natura fittizia dell’inganno, permettendo al lettore di ridere di un mondo farsesco in cui la natura si piega alla volontà dell’uomo o in cui l’eroe riesce a compiere imprese precluse ai comuni mortali. L’esagerazione del *tall tale* assume dunque un carattere positivo di affermazione dell’identità giovane e dinamica della frontiera, in cui Mike Fink rappresenta “one of those minor deities whom men create in their own image and magnify to magnify themselves”.⁹⁷

Come ricorda Harald Weinrich, nella fanfaronata si finge, ma si fa intendere che si sta fingendo attraverso chiari segnali presenti nel testo: espressioni ampollose, metafore audaci, la ripetuta assicurazione della sincerità sono tutti

⁹² Boatright, *Folk Laughter*, 12.

⁹³ Rourke, *American Humor*, 46.

⁹⁴ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 212-13.

⁹⁵ Blair e Hill, *America’s Humor*, 7-8, 12.

⁹⁶ Blair e Hill, *America’s Humor*, 8; Boatright, *Folk Laughter*, 41. La menzogna è del resto l’elemento che accomuna la tradizione umoristica dell’Ovest a quella dell’Est, e quindi l’uomo dei boschi sbruffone alla figura dello *yankee peddler*, il venditore ambulante truffatore incallito, protagonista dei racconti umoristici del New England. Vedi Blair e Hill, *America’s Humor*, 44-46; Gorlier, “Introduzione”, XV-XVI. Per un breve confronto tra le due tradizioni dell’umorismo americano nei tre decenni che precedono la Guerra Civile, si veda *infra*, 156.

⁹⁷ Rourke, *American Humor*, 52-53.

elementi che guidano il lettore alla decodifica della menzogna.⁹⁸ La derisione può scattare nei confronti di chi non ha colto gli indizi e quindi crede ciecamente a quanto narrato o chiede spiegazioni per quello che il buon senso non riesce ad accettare. Questo avviene soprattutto nei racconti ambientati a bordo dei battelli a vapore, introdotti nella navigazione fluviale della frontiera a partire dal 1811. Il progresso tecnologico rende più veloci e sicure le comunicazioni in tutto il bacino del Mississippi, incentivando i viaggi che uniscono regioni distanti dell'Est e dell'Ovest. Le nuove imbarcazioni si trasformano così in un microcosmo della nazione, dove i cittadini dell'Ovest incontrano quelli dell'Est, ma anche turisti europei in viaggio negli Stati Uniti. Sono proprio gli ingenui viaggiatori del New England i bersagli preferiti della gente di fiume che, facendo leva sulla credulità degli inesperti compagni di viaggio, dà prova della sua vertiginosa inventiva.

In uno sketch anonimo del 1848 intitolato "Lige Shattuck's Reminiscence of Mike Fink" e pubblicato sul *St. Louis Reveille*, un curioso cittadino dell'Est cerca di ottenere informazioni sulla leggendaria figura di Mike Fink dal pilota del battello su cui si trova. Dopo aver dimostrato di essere una fonte attendibile e minimizzando quanto sta per dire, il pilota afferma laconicamente di ricordarsi dell'unica volta in cui il re dei battellieri prese una medicina. Il suo ascoltatore, già visibilmente sorpreso, chiede di quale medicina si trattasse. Impassibile, il pilota si limita ad affermare che Fink ingerì la pelliccia di un bufalo per rafforzare il rivestimento interno del suo stomaco, provato dal consumo eccessivo di rum. Con la maestria di un esperto *storyteller* il pilota porta il suo *tall tale* ancora oltre e aggiunge "It helped him mightily".⁹⁹ La concisa chiosa del narratore, "The anxious inquirer was satisfied",¹⁰⁰ lascia intuire che il viaggiatore non sospetti di essere stato ingannato. Anche se l'eroe è ormai uscito di scena, il fiume parla ancora di lui e sembra aver imparato la sua lingua.¹⁰¹

⁹⁸ Harald Weinrich, *La lingua bugiarda. Possono le parole nascondere i pensieri?*, trad. it. di Franca Ortu (Bologna: Mulino, 2007), 95-104.

⁹⁹ "Lige Shattuck's Reminiscence of Mike Fink", *Daily Reveille* (27 febbraio 1848), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 144.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ Nella variante della storia pubblicata in *Underground, or Life Below the Surface Underground, or Life Below the Surface* (Hartford: Burr, 1874) di Thomas W. Knox, il personaggio sprovveduto che crede alle fandonie del pilota è un pastore dell'Est in viaggio lungo l'Ohio (683-84). La vocazione al *tall tale* dei piloti viene confermata da Mark Twain nel capitolo XXIV di *Life on the Mississippi*. In viaggio da St. Louis verso New Orleans, Twain si presenta al pilota dell'imbarcazione come un cittadino del New England, incoraggiando così gli strampalati racconti del suo interlocutore. Le incongruenze delle storie mettono presto alle strette il pilota che, spazientito, confessa di aver subito riconosciuto il famoso autore, ma di averlo assecondato in quel "little game" (*Mississippi Writings*, 377), cui tuttavia non riesce a tenere testa. Con somma gioia di Twain, il pilota lo invita a prendere il timone e a raccontare qualche frottola, ammettendo di non essere all'altezza dell'affermato scrittore.

4. L'eroe sconfitto e il fiume perduto

Where's the fun, the frolicking, the fighting? Gone! Gone! The rifle won't make a man a living now—he must turn nigger and work. If forests continue to be used up, I may yet be smothered in a settlement. Boys, this 'ere life won't do.

Thomas Bangs Thorpe, “The Disgraced Scalp-Lock”

In viaggio lungo il Mississippi in direzione di New Orleans, l'equipaggio della *keelboat* di Mike Fink scorge da lontano un battello a vapore. In quegli anni, ricorda Joseph M. Field, “a steam boat was no every day object”,¹ eppure Fink già comprende che la sua supremazia è a rischio. Geloso del suo status di eroe di fiume, si rifiuta di agevolare il passaggio dell'altra imbarcazione che risale la corrente e ordina ai suoi uomini di non cambiare rotta. Anche il battello, tuttavia, prosegue la sua corsa senza tener conto della *keelboat* e così le due imbarcazioni si scontrano fragorosamente, affondando poco dopo nelle acque del Mississippi. La collisione tra la *keelboat* e il battello a vapore è forse l'episodio del ciclo di Fink in cui più chiaramente emerge la drammatica fase di transizione in atto sui fiumi di frontiera negli anni venti.²

Come molti abitanti delle valli dell'Ohio e del Mississippi, l'eroe guarda inizialmente con scetticismo alla possibilità che i battelli a vapore possano navigare

¹ J.M. Field, “Mike Fink”, 124.

² Anche il viaggio sul Mississippi di Huck e Jim in *Huckleberry Finn* è segnato da uno scontro con un battello a vapore. Subito dopo aver mancato la confluenza con l'Ohio, i due personaggi scorgono nell'oscurità una grande imbarcazione diretta verso la loro zattera: “She was coming in a hurry, too, looking like a black cloud with rows of glow-worms around it; but all of a sudden she bulged out, big and scary, with a long row of wide-open furnace doors shining like red-hot teeth, and her monstrous bows and guards hanging right over us” (*Mississippi Writings*, 717). Per un'analisi del ruolo del battello a vapore in *Huckleberry Finn* si rimanda a Leo Marx, *The Machine in the Garden*, 329-30, 335-37, 340. Il battello che solca le acque del Mississippi è per Marx uno dei simboli con cui la letteratura dell'Ottocento esprime lo scontro tra lo sviluppo tecnologico della nuova società urbana e l'ideale rurale sostenuto dall'ideologia di Thomas Jefferson. Come ricorda Stefano Rosso, “questo scontro avrebbe dato vita, secondo Marx, a tre forme di ‘pastorale’ che avrebbero caratterizzato l'epoca: quella trascendentalista proposta da Henry David Thoreau e da Ralph Waldo Emerson, quella tragica, caratteristica di Nathaniel Hawthorne e di Herman Melville, quella vernacolare di Mark Twain” (*Rapsodie*, 130). La collisione tra il battello a vapore e la zattera di Huck e Jim rappresenta per Marx la brusca irruzione della storia nell'idillio di “sufficiency, spontaneity and joy” (330) vissuto dai due personaggi lungo il fiume.

sull'Ohio e sul Mississippi.³ Fink giudica l'entusiasmo della stampa per la navigazione a vapore "blasted steam nonsense"⁴ e considera l'arrivo dei battelli come una possibilità remota, inconciliabile con la sua presenza: "When them things cum about there'll be no Mike Fink left".⁵ Anche il narratore del brano di Neville aveva messo in dubbio la possibilità che la navigazione a vapore si sarebbe affermata sul Mississippi e sull'Ohio, ma dopo appena cinque anni percepisce la portata del cambiamento che ha avuto luogo, riconoscendo le ricadute positive dell'introduzione del motore a vapore:

The mind was not prepared for the change that was about to take place in the West. It is now consummated; and we yet look back with astonishment at the result. [...] The steam engine in five years has enabled us to anticipate a state of things which, in the ordinary course of events, it would have required a century to have produced. The art of printing scarcely surpassed it in its beneficial consequences.⁶

Il progresso tecnico è nelle parole del narratore una sorta di macchina del tempo che permette agli uomini di bruciare le tappe nel cammino dello sviluppo. Qualche anno dopo, nel 1841, James H. Lanman utilizza la stessa immagine del balzo nel futuro – ancora una volta di un secolo – per descrivere i vantaggi apportati dall'introduzione della navigazione a vapore nel popolamento della frontiera e nell'espansione del commercio:

Steam navigation colonized the West! [...] Steam is crowding our eastern cities with western flour and western merchants, and lading the western steamboats with eastern emigrants and eastern merchandise. It has advanced the career of national colonization and national production, at least a century!⁷

Nella letteratura del ciclo di Fink, l'avvento della navigazione a vapore segna l'inizio del declino dei battellieri. Il progresso non ha infatti bisogno di uomini che sospingono le imbarcazioni con la sola forza delle braccia, e lo sviluppo economico e demografico dei centri abitati lungo le rive dell'Ohio e del Mississippi rende la vita di fiume meno desiderabile per quei battellieri che, come Fink, sono

³ Allen, *Western Rivermen*, 140-41.

⁴ J.M. Field, "Mike Fink", 107.

⁵ *Ibidem*.

⁶ Neville, "The Last of the Boatmen", 45.

⁷ Cit. in Hunter, *Steamboats*, 27.

insofferenti alle costrizioni delle norme sociali. Non deve dunque sorprendere che molte narrazioni lo considerino l'ultimo esemplare di una categoria professionale già scomparsa o destinata ad estinguersi. Nelle opere di Neville, Field, James Rees – autore di una commedia andata perduta – e nell'anonimo profilo biografico del *Western Monthly Review*, l'eroe è identificato fin dal titolo con l'epiteto "The Last of the Boatmen".⁸ Ancora più spesso, il mondo dei battellieri è confinato nella dimensione della memoria:

Mike Fink may be viewed as the correct representative of a class of men now extinct; but who once possessed as marked a character, as that of the Gipsies of England or the Lazaroni of Naples. The period of their existence was not more than a third of a century. The character was created by the introduction of trade on the Western waters; and ceased with the successful establishment of the steam boat.⁹

He served as a boatman on the Ohio and Mississippi rivers and their tributary streams, which occupation he pursued until this sort of men were thrown out of employment by the general use of steam boats.¹⁰

Before them 'ere steamers come on the river, Mike was looked up to as a kind of king among the boatmen.¹¹

In the year 1822, steamboats having left the "keels" and "broad-horns" entirely "out of sight", and Mike having, in consequence, fallen from his high estate—that of being "a little bit the almightiest man on the river, any how"—after a term of idleness, frolic and desperate rowdyism along the different towns, he, at St. Louis, entered the service of the Mountain Fur Company.¹²

⁸ Walter Blair e Franklin J. Meine riconducono l'utilizzo dell'aggettivo "last" presente nei titoli delle opere del ciclo di Fink ad una tendenza piuttosto diffusa nella letteratura della prima metà dell'Ottocento ("Mike Fink" 31). Tra le opere citate da Blair e Meine, si ricordano *The Lay of the Last Minstrel* (1806), *narrative poem* di Walter Scott, "The Last Rose of Summer" (1805), poesia di Thomas Moore, *The Last of the Mohicans* (1826), romanzo di James Fenimore Cooper e "The Last Leaf" (1831), poesia di Oliver Wendell Holmes.

⁹ Neville, "The Last of the Boatmen", 50.

¹⁰ "Mike Fink: The Last of the Boatmen", 57.

¹¹ "Mike Fink, the Ohio Boatman", *Davy Crockett's Almanack*, 1838 (Nashville: Crockett, 1837), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 64.

¹² J.M. Field, "The Death", 264.

The introduction of steam upon the western waters completely destroyed his old occupation; and cursing it and all inventions connected with it, he retired in disgust.¹³

È proprio alla luce del ricordo che molti narratori raccontano l'eroe di fiume e il suo declino di fronte all'avanzare del progresso e della civiltà.¹⁴ I dati storici mostrano tuttavia una correlazione di segno radicalmente opposto tra l'introduzione della navigazione a vapore e la diffusione delle *flatboats*.¹⁵ Dagli anni venti fino alla fine degli anni quaranta dell'Ottocento, infatti, il numero delle *flatboats* aumenta costantemente e nel periodo che va dal 1823 al 1861 più di 200.000 uomini lavorano a bordo di queste imbarcazioni. In particolare, l'utilizzo delle *flatboats* è imprescindibile lungo i corsi d'acqua poco profondi, quindi inadatti alla navigazione dei battelli a vapore, ed è di norma più economico. La possibilità di risalire la corrente a bordo dei battelli a vapore dopo aver consegnato il carico rende inoltre il ritorno a casa più agevole e veloce per i battellieri, che possono così organizzare un numero maggiore di viaggi nel corso dell'anno e ridurre il costo del trasporto delle merci. Anche le *keelboats* non scompaiono del tutto dai fiumi di frontiera. Sebbene siano generalmente sostituite dai battelli a vapore nel trasporto controcorrente, continuano infatti ad essere utilizzate nei periodi di secca o in alcuni tratti poco profondi del Mississippi, dell'Ohio e dei loro affluenti.¹⁶

Nei racconti del ciclo di Fink, l'avvento del battello a vapore rappresenta l'inizio di un nuovo corso nella vita di quei territori che progressivamente cessano di essere frontiera. Nelle parole del narratore di Neville, l'Ovest emerge come il luogo dove lo sviluppo è assimilabile alla "rapidity with which cities spring up in forests; and with which barbarism retreats before the approach of art and civilization".¹⁷ L'allontanamento di Fink dalle acque dei fiumi che hanno fatto da cornice a molte delle sue gesta sembra essere dunque il risultato del conflitto con questa etica del progresso a lui del tutto estranea, piuttosto che l'effetto diretto della concorrenza dei battelli a vapore.

¹³ Bennett, *Mike Fink*, 100.

¹⁴ T.R. Smith, *River of Dreams*, 65. Anche Washington Irving, in *Astoria; or, Enterprise Beyond the Rocky Mountains* (London: Bentley, 1836), riconosce l'esistenza di una "singular aquatic race that had grown up from the navigation of the rivers—the boatmen of the Mississippi" (I, 220), ed osserva che "their consequence and characteristics are rapidly vanishing before the all-pervading intrusion of steamboats" (*ibidem*).

¹⁵ Si veda a questo proposito il secondo paragrafo del presente capitolo.

¹⁶ Allen, *Western Rivermen*, 141-47, 171.

¹⁷ Neville, "The Last of the Boatmen", 52.

L'identità dell'eroe è ormai incompatibile con il mutato contesto sociale e così, a partire dagli anni cinquanta dell'Ottocento, alcuni testi ridimensionano il valore di Fink raccontando le sue sconfitte. Il battelliere resta invincibile solo nelle storie degli almanacchi di Davy Crockett, anche se con una divertente eccezione.¹⁸ In "Mike Fink Trying to Scare Mrs. Crockett", un aneddoto narrato nel *Crockett Almanac* del 1850, Fink prova a spaventare la moglie di Davy Crockett indossando la pelle di un alligatore.¹⁹ Nell'episodio, l'eroe non solo non riesce nel suo intento, ma finisce anche per essere malmenato dalla donna. Nello stesso anno, l'anonimo sketch "Rev. Peter Cartwright, Jocose Preacher" racconta un'altra bruciante sconfitta di Fink: questa volta a metterlo al tappeto è un religioso che lo umilia di fronte al suo equipaggio, costringendolo a pregare.²⁰ Fink non riesce ad avere la meglio neppure con gli animali, un tempo vittime della sua forza poderosa o della sua precisione con il fucile. Nel racconto di Scroggins "Deacon Smith's Bull, or Mike Fink in a Tight Place" (1851), Fink appare completamente in balia di un toro, di due cani e di uno sciame di calabroni che lo coprono di ridicolo di fronte alla comunità. In una società che non ha più bisogno dei battellieri, l'eroe perde la sua invincibilità e diventa una caricatura di se stesso, un personaggio velleitario e inconcludente, messo alla berlina da chi dimostra di essere più forte di lui.

Nei racconti di più ampio respiro narrativo che ripercorrono la sua vita, Fink rifiuta di adattarsi al cambiamento e quindi di abbracciare l'esistenza sedentaria dell'agricoltore o quella del pilota di battelli a vapore. L'eroe non può del resto neppure proseguire la sua attività a bordo delle *flatboats*, ormai decadute nell'immaginario collettivo a semplici comprimarie del battello a vapore. Come ricorda il pilota incontrato da Neville, un tempo anche lui battelliere di una *keelboat*, Fink "could not bear the hissing of steam and he wanted room to throw his pole".²¹ L'unica strada per l'eroe è quella dell'esilio volontario in territori remoti e scarsamente popolati, dove egli crede di poter ritrovare la libertà e la grandezza di un tempo.

¹⁸ Appare significativo notare che la pubblicazione degli almanacchi di Crockett termina nel 1856. Anche la popolarità di Davy Crockett, altro eroe della frontiera, sembra dunque risentire del nuovo contesto storico e del conseguente cambiamento dei gusti dei lettori.

¹⁹ "Mike Fink Trying to Scare Mrs. Crockett", *Crockett's Almanac, 1851* (Philadelphia: Fisher, 1850), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 209.

²⁰ In una variante della storia contenuta in *The Pioneers, Preachers and People of the Mississippi Valley* (New York: Derby, 1860) di William Henry Milburn, il reverendo stende al tappeto un anonimo ma altrettanto prestante battelliere del Sangamon River, in Illinois (374-78).

²¹ Neville, "The Last of the Boatmen", 260.

La realtà che lo attende nel North Dakota, alla confluenza del Missouri e dello Yellowstone, è tuttavia ben diversa da quella auspicata. Nel racconto “The Death of Mike Fink” (1844), Field ricostruisce l’inesorabile declino dell’eroe, descrivendolo già all’inizio della storia come un anziano privo dell’antico prestigio e ormai dipendente dal whiskey. L’attempato Fink, divenuto cacciatore di pelli, vive il suo ultimo anno “morose and desperate in the extreme”,²² in costante conflitto con il maggiore Henry, comandante del forte in cui i *trappers* sono di stanza. L’estraneità di Fink al nuovo contesto emerge dalla sua decisione di abbandonare il forte e le restrizioni imposte dall’autorità per vivere in una grotta insieme ad un altro cacciatore, il giovane Carpenter. In occasione di una festa tenutasi nella grotta, l’eroe decide di esibirsi nella prova della tazza di stagno, ma concede a Carpenter l’onore di sparare per primo. Il giovane, visibilmente ubriaco, centra il bersaglio ma sfiora anche i capelli di Fink. Probabilmente accecato dall’istinto di vendetta o forse sbagliando mira per effetto dell’alcol, Fink spara a sua volta e uccide il giovane colpendolo in fronte. Il battelliere vive per giorni in solitudine e nella disperazione finché decide di incontrare Talbott, l’armaiolo del forte, uno dei più convinti assertori dell’intenzionalità dell’omicidio. Malgrado le rassicurazioni di Fink, Talbott è spaventato dal fucile che l’eroe porta con sé e gli spara ferendolo a morte.

Il racconto di Field è uno degli oltre cento testi pubblicati tra il 1823 e il 1955 che narrano la morte di Fink.²³ Field stesso, nella breve introduzione al racconto, dimostra di essere consapevole dell’importanza che l’episodio riveste nella mitopoiesi dell’eroe:

His death in half a dozen different ways and places has been asserted, and this, we take it, is the first gathering of the mythic haze—that shadowy and indistinct enlargement of outline, which, deepening through long ages, invests distinguished mortality with the sublimer attributes of the hero and the demi-god.²⁴

La vicenda presenta significative varianti relative al luogo e alle circostanze della morte, all’identità dell’assassino e alle ragioni dello scontro. Le storie concordano, tuttavia, nell’attribuire all’eroe una morte violenta, ormai lontano dall’Ohio e dal

²² J.M. Field, “The Death of Mike Fink”, 265.

²³ Blair e Meine, “Mike Fink”, 257.

²⁴ J.M. Field, “The Death of Mike Fink”, 264. Le ricerche di Blair e Meine hanno individuato solo cinque testi che raccontano la morte di Fink prima del racconto di Field (“Mike Fink”, 257). L’autore era probabilmente a conoscenza di un altro testo oggi andato perduto.

Mississippi.²⁵ Fin dai primi racconti, la morte di Fink è legata alla prova della tazza di stagno. In quasi tutte le versioni, Fink manca il bersaglio e colpisce a morte la persona che tiene in testa la tazza, scatenando la vendetta di un altro personaggio. Nelle opere del ciclo lo schema si ripete con regolarità, assumendo quindi un importante valore simbolico. La morte del battelliere sembra infatti essere diretta conseguenza del fallimento in quella che è la sua specialità. “[He] had never been known to miss his aim”, ricorda ai lettori il narratore di Field.²⁶ Lontano dai suoi fiumi e dal suo equipaggio, Fink sembra perdere le sue prodigiose doti di eroe e viene ucciso perché ha ucciso a sua volta, non un nativo come nel racconto di Neville, ma un uomo della frontiera. E la frontiera, applicando il suo diritto sommario ed estremo, non lo perdona.

Diversamente da Davy Crockett, ucciso nell’assedio di Fort Alamo mentre combatte per l’indipendenza del Texas nel 1836, Fink non muore da eroe, né può fregiarsi di imprese che una società orientata al progresso possa definire eroiche. Per questa ragione, il giudizio degli autori che cercano di ricostruire il suo profilo storico è solitamente molto severo. In un articolo del 22 gennaio 1845, il direttore del *Western General Adviser* Charles Cist tratteggia un quadro poco lusinghiero dei battellieri e descrive Fink come “worthless and vile”.²⁷ Il mese successivo, la lettera dell’anonimo corrispondente che narra il crudele trattamento riservato da Fink alla moglie assolve la categoria professionale dei battellieri, ma considera il suo più noto rappresentante come “one of the very lowest of mankind, and entirely destitute of any of the manly qualities which often were to be found among the bargemen of the day”.²⁸ Il disprezzo per Fink emerge anche nel profilo biografico del *Western Monthly Review*, che presenta alcuni episodi della vita del battelliere affermando la necessità di divulgarli “to show the monstrous anomalies of the human character under particular circumstances”.²⁹ Eppure, il battelliere e gli altri *alligator horses* della letteratura popolare, confinati nella rassicurante cornice del

²⁵ L’unico a collocare la morte di Fink lungo il Mississippi è William T. Porter, direttore del periodico *Spirit of the Times*, nell’editoriale “To Correspondents”, *Spirit of the Times* (9 luglio 1842), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 263. Lo sketch umoristico di Scroggins “Deacon Smith’s Bull, or Mike Fink in a Tight Place”, *Spirit of the Times* (22 marzo 1851), presenta invece un Fink settantenne e con i capelli bianchi (in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 221-25).

²⁶ J.M. Field, “The Death”, 267.

²⁷ Charles Cist, “The Last of the Girtys”, *Western Literary Journal and Monthly Review* 1.4 (febbraio 1845), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 269.

²⁸ “Letter to the *Western General Advertiser*”, 86.

²⁹ “Mike Fink: The Last of the Boatmen”, 57.

ricordo, rappresentano per altri autori un potente simbolo che permette alla frontiera di fissare le proprie origini, assecondando “the yearning of an industrializing people for what they perceived to be a simpler frontier past”.³⁰ Nei racconti di Neville, Field e Thorpe, è infatti presente una “unwitting mixture of sentimentality and barbarism”³¹ che riflette la natura ibrida dell’eroe e, più in generale, l’immagine dell’abitante della frontiera. Narrandone la parabola esistenziale, queste opere celebrano lo spirito libero e indomito di Fink, ma cantano soprattutto l’eroico passato di una frontiera prossima alla scomparsa per aprirsi alla conquista di nuovi territori.

Per nobilitare le origini dell’Ovest attraverso il suo eroe, il narratore di Neville ricorre ad esempio a similitudini che paragonano Fink ad Apollo, Ercole, Orlando, ma anche a Rob Roy e agli eroi della Guerra d’Indipendenza. Altri narratori presentano invece Fink e le sue imprese con indulgenza, o perfino esaltando alcuni tratti della sua personalità:

There was nothing malevolent about Mike’s heart. His huge frame was animated by a nature warm, generous, impulsive—full of the milk of human kindness, and only terrible and dangerous when roused by treachery and wrong. At this time, too, intoxication had not become a vice with Mike; his powerful constitution bade defiance to all assaults, and whilst he was the wildest, most reckless, and, consequently, renowned boatman on the river, he was at the same time one of the most keen and business-like in his serious operations. There was no taking him at advantage. “Wide awake” was his watch-word even on his frolics.³²

In “Mike Fink: ‘The Last of the Boatmen’”, Field fornisce un ritratto edulcorato dell’eroe di fiume. Come se dovesse difendere il battelliere dalle accuse che altri gli rivolgono, il narratore nega ogni suo possibile difetto, per poi tratteggiare il profilo di un eroe nobile e generoso che ricorre alla violenza solo quando deve difendersi o combattere le ingiustizie. Pur conservando caratteristiche come l’impulsività e l’intemperanza che la letteratura precedente ha contribuito a consolidare, Field mostra nel suo racconto un Fink inedito, premuroso nel prendersi cura del figlio che l’ex fidanzata ha avuto con un suo rivale, pronto a mettere in discussione le

³⁰ Allen, *Western Rivermen*, 4.

³¹ Hoffman, *Form and Fable*, 63.

³² J.M. Field, “Mike Fink”, 110.

proprie scelte passate e in grado di provare rimorso e gratitudine.³³ Il battelliere di Field dà inoltre prova del suo talento di istrionico cantastorie e di autore di rudimentali ballate, che declama nei momenti conviviali a bordo o sulla terraferma. Come nel precedente racconto, Field traccia un quadro ben poco eroico dell'ultima parte della vita di Fink, questa volta schiacciato dal senso di colpa per aver causato la morte di uno dei suoi grandi amori nello scontro tra la propria imbarcazione e il battello a vapore.

Anche il romanzo di Bennett, simile al secondo racconto di Field nell'adottare gli stilemi del "sentimental melodrama",³⁴ presenta ai lettori un eroe che sa essere generoso e sensibile, come quando si mostra disposto a rischiare la vita per salvare una ragazza rapita dai pirati di Cave-In-Rock o piange per la morte di un amico.³⁵ L'intento idealizzante appare chiaro anche nel racconto di Thorpe. I battellieri della storia sono infatti soffiati di una luce ideale che li rende altruisti e modesti, degli autentici cavalieri senza macchia e senza paura:

The qualities of the frontier warrior associated themselves with the boatman [...]. They were brave, hardy, and open-handed men; their whole lives were a round of manly excitement, they were hyperbolic in thought and in deed [...]. Their bravery and chivalrous deeds were performed without a herald to proclaim them to the world—they were the mere incidents of a border life, considered too common to outlive the time of a passing wonder.³⁶

Thorpe mette in scena un Fink a tratti dolente e malinconico, pronto a cogliere i segnali del cambiamento lungo il fiume già un anno dopo il viaggio del primo battello a vapore sul Mississippi. L'eroe rimpiange la vita di un tempo e considera il progresso colpevole di avergli imposto un nuovo, insensato rapporto con la natura: "What's the use of improvements? When did cutting down trees make deer more plenty? Who ever cotched a bar by building a log cabin, or twenty on 'em? Who ever found wild buffalo, or a brave Indian in a city?".³⁷ È invece l'abbandono al piacere estetico della contemplazione del paesaggio della *wilderness*, unito ad un'approfondita conoscenza del fiume e dei suoi boschi, che fa del Fink di Thorpe

³³ J.M. Field, "Mike Fink", 113-14.

³⁴ Blair e Meine, "Mike Fink", 94, 146.

³⁵ Bennett, *Mike Fink*, 66, 96.

³⁶ Thorpe, "The Disgraced Scalp-Lock", 69.

³⁷ *Ivi*, 71.

un personaggio insolito, non interamente riconducibile alle altre incarnazioni dell'eroe:

Wild and uncultivated as Mike appeared, he loved nature and had a soul that sometimes felt, while admiring it, an exalted enthusiasm. The Ohio was his favorite stream; from where it runs no stronger than a gentle rivulet, to where it mixes with the muddy Mississippi, Mike was as familiar as a child could be with the meanderings of a flower garden. He could not help noticing with sorrow the desecrating hand of improvement as he passed along, and half soliloquizing, and half addressing his companions, he broke forth: "I knew these parts afore a squatter's axe had blazed a tree; 'twasn't then pulling a — — — sweep to get a living, but pulling the trigger done the business. Those were times, to see; a man might call himself lucky."³⁸

Come gli alberi che lo circondano, l'eroe è parte della *wilderness* già prima dell'arrivo dei pionieri, giunti nei boschi armati di asce per spianare il sentiero della civiltà. La vita e le parole di Fink sono dunque testimonianza di un ordine naturale in cui il sostentamento degli uomini non deve ricorrere ad attività legate al commercio, come quella dei battellieri, ma dipende dalla più autentica e appagante pratica della caccia. Fink rimpiange un mondo ormai perduto, in cui l'uomo poteva dirsi fortunato perché traeva dalla natura tutto ciò di cui aveva bisogno. Nel brano di Thorpe, l'allontanamento dal bosco rappresenta per l'eroe un traumatico sradicamento dalla *wilderness*, fino a quel momento esperita direttamente e da allora, invece, solo vagheggiata nella dimensione del ricordo o ricercata attraverso il surrogato dello scontro. L'atteggiamento nostalgico di Fink nei confronti della *wilderness* si riflette nelle descrizioni dei paesaggi fluviali, rappresentati anche da altri narratori con i toni tipici dell'idillio:

We met spring with all her laughing train of flowers and verdure rapidly advancing from the south. The buck-eye, cotton-wood, and maple had already assumed in this region the rich livery of summer. The thousand varieties of the floral kingdom spread a gay carpet over the luxuriant bottoms on each side of the river. The thick woods resounded with the notes of the feathered tribe each striving to outdo his neighbour in noise, if not in melody. We had not yet reached the region of paroquets; but the clear toned whistle of the cardinal was heard in every bush; and the cat-bird was

³⁸ *Ibidem*.

endeavouring, with its usual zeal, to rival the powers of the more gifted mocking-bird.³⁹

Nella descrizione di Neville la natura che costeggia l'Ohio appare convenzionalmente gaia e lussureggiante. Distese di fiori, alberi dalla folta chioma e uccelli impegnati in competizioni canore accolgono il narratore in viaggio su un battello a vapore. Il linguaggio figurato ("laughing train of flowers and verdure", "the rich livery of summer", "spread a gay carpet"), a volte caratterizzato da iperboli ("the thousand varieties", "heard in every bush"), e la ricchezza della varietà del mondo vegetale e animale trasmettono l'idea di una natura ancora incontaminata e primigenia, giardino paradisiaco da cui trarre diletto. Il paesaggio e la fauna che lo popola inebriano la vista e l'udito, mentre il battello – simbolo della civiltà e del progresso – avanza placido sulle acque del fiume. Dopo qualche pagina, Neville fornisce una versione notturna dell'ambiente fluviale altrettanto rassicurante:

I gave to my fellow travellers the substance of the foregoing narrative as we sat on deck by moonlight and cut swiftly through the magnificent sheet of water between Letart and the Great Kanhawa. It was one of those beautiful nights which permitted every thing to be seen with sufficient distinctness to avoid danger; yet created a certain degree of illusion that gave reins to the imagination. The outline of the river hills lost all its harshness; and the occasional bark of the house dog from the shore, and the distant scream of the solitary loon, gave increased effect to the scene. It was altogether so delightful that the hours till morning flew swiftly by, whilst our travellers dwelt with rapture on the surrounding scenery, which shifted every moment like the capricious changes of the kaleidoscope [*sic*].⁴⁰

Al chiaro di luna, la natura perde anche l'ultimo tratto di asperità che caratterizza il paesaggio diurno e il narratore descrive lo spettacolo esaltandone il fascino ammaliante ("magnificent sheet of water", "beautiful nights", "so delightful"). Nella lirica vaghezza della notte, le percezioni uditive accostano, quasi fondendoli, l'elemento naturale rappresentato dal verso della strolaga e quello legato alla presenza umana, il cane che abbaia da una casa situata sulla riva del fiume. Come spesso avviene nei racconti del ciclo di Fink, la scena viene colta da

³⁹ Neville, "The Last of the Boatmen", 47.

⁴⁰ *Ivi*, 54-55.

un'imbarcazione in movimento, posizione che permette di abbracciare ampie porzioni di spazio, mentre la compenetrazione di soggetto e oggetto dell'osservazione annulla la percezione della distanza. A volte, come nel racconto di Thorpe, la natura incontaminata richiama alla mente del narratore poetiche immagini letterarie, creando un'esplicita interazione tra il paesaggio naturale e quello codificato dalla tradizione pastorale:

The scenery is everywhere soft—there are no jutting rocks, no steep banks, no high hills; but the clear and swift current laves beautiful and undulating shores that descend gradually to the water's edge. The foliage is rich and luxuriant, and its outlines in the water are no less distinct than when it is relieved against the sky. Interspersed along its route are islands, as beautiful as ever figured in poetry as the land of fairies; enchanted spots indeed, that seem to sit so lightly on the water that you almost expect them as you approach to vanish into dreams.⁴¹

Il paesaggio delle rive del Mississippi non gode, nel racconto di Thorpe, della stessa fortuna di quello dell'Ohio. L'autore attribuisce infatti all'eroe una sensibilità estetica che gli permette di apprezzare le differenze tra i due fiumi, spingendolo a preferire il bozzetto di maniera al paesaggio monotono e desolato, eppure selvaggio e primitivo, offerto dal Mississippi:

Morning, noon, and night presented the same banks, the same muddy water, and he sighed to see some broken land, some high hills, and he railed, and swore that he should have been such a fool as to desert his favorite Ohio for a river that produced nothing but alligators, and was never at best half-finished.⁴²

Il Mississippi è rappresentato invece secondo gli stilemi dell'idillio pastorale nel racconto di Field, "Mike Fink: 'The Last of the Boatmen'":

It was an afternoon of the "Indian summer"; the air was calm, the skies were full of softness, the foliage afforded the usual rich variety of autumn tints, and the keel itself, with its characteristic groups, made the central object of a picture which the pencil of Bingham is now rendering familiar to the world. It was an open reach of the river and the keel was gliding down the centre of the current under the simple guidance of a tall, well favored, yet rather lounging looking youth who managed the stern oar.⁴³

⁴¹ Thorpe, "The Disgraced Scalp-Lock", 70.

⁴² *Ivi*, 77.

⁴³ J.M. Field, "Mike Fink", 120.

L'atmosfera del passo è segnata da una quiete irreale che sembra assorbire anche la *keelboat* in viaggio lungo il fiume. La scena è inoltre filtrata attraverso il riferimento alle opere pittoriche di George Caleb Bingham, di cui il testo finisce per rappresentare una traduzione intersemiotica.⁴⁴ Il battelliere alla guida dell'imbarcazione è parte integrante di un paesaggio edenico, "miracolosamente escluso dal divenire della storia".⁴⁵

Nei racconti di Neville, Field e Thorpe, le descrizioni dell'Ohio e del Mississippi sono testimonianze di un passato perduto, colto proprio nel momento in cui è sul punto di scomparire.⁴⁶ In questi testi, la natura rappresenta la degna cornice per le imprese di un eroe che conosce la *wilderness* intimamente e sa dunque come muoversi nel suo ambiente. La natura non è mai un ostacolo per Fink. I rari accenni alle difficoltà della navigazione fluviale e all'inclemenza della *wilderness* sono per i narratori funzionali ad esaltare il valore dell'eroe e l'eccezionalità delle sue imprese. Perfino nel pericoloso tratto delle Falls of the Ohio, incubo di tutti i battellieri, Fink ostenta sicurezza e sangue freddo:

"That's like a lady!" cried Mike, as, under the bold and skillful guidance of his sweeping stern oar, his craft a moment yielded to a powerful eddy, and then drew out again with a graceful curve. "See how she puts her feet out! Dances like a fairy, by gracious!"⁴⁷

Nelle parole dell'eroe, l'imbarcazione che attraversa le rapide assume le sembianze di una donna danzante, i cui movimenti vorticosi sono ricondotti dall'esperto battelliere alla piacevole vivacità di un ballo. L'attraversamento delle Falls of the Ohio viene narrato anche nel romanzo di Bennett, in un crescendo convulso di ansia e terrore che tuttavia si scioglie in un liberatorio lieto fine:

⁴⁴ Per l'analisi delle opere di Bingham si vedano la monografia di Nancy Rash *The Painting and Politics of George Caleb Bingham* (New Haven: Yale UP, 1991) e le pagine dedicate al pittore da Orietta Rossi Pinelli nel suo *Arte di Frontiera. Pittura e identità nazionale nell'Ottocento nord-americano* (Roma: Carocci, 1996), 73-81.

⁴⁵ Attilio Brilli, *Un paese di romantici briganti. Gli italiani nell'immaginario del Grand Tour* (Bologna: Mulino, 2003), 46.

⁴⁶ Nelle brevi storie degli almanacchi il fiume è soltanto la scarna cornice che permette di contestualizzare le vicende narrate e di caratterizzare Fink come eroe di fiume. Come notano Blair e Meine, inoltre, la rappresentazione della *wilderness* come idillio pastorale è estranea alle storie più chiaramente umoristiche del ciclo: "Particularly in a romantic period, humor tends to be anti-romantic, emphasizing the incongruity between its characters and its style and the pretentious characters and the ornate style of romantic writings" ("Mike Fink", 31-32).

⁴⁷ J.M. Field, "Mike Fink", 106-07.

On, on she dashes, amid the roar and foam of the boiling waters, every plank and timber groaning, creaking, and trembling, like a frightened thing of life. On, on, she rushes, casting the sparkling spray from her beautiful sides and prow, while every tongue aboard her is mute, every eye fixed intently upon the roaring waters, and every heart beating wildly. On, on she plunges in fury, like to the wounded leviathan of the mighty deep, while at the helm stands one, calm and collected, whose steady eye and iron arms still guide her aright. On, on—still on—ha! that rock!—she strikes!—yet, no—no—she has passed it!—and now—now with a bound, as of joy, she leaps into the deep, calm waters once more, and glides smoothly forward, throwing the silvery particles from her prow, while a simultaneous shout from the excited boatmen announce that all is safe.⁴⁸

Il passaggio, narrato adottando il punto di vista degli spaventati viaggiatori che si trovano a bordo dell'imbarcazione, ricostruisce il difficoltoso incedere della *keelboat* attraverso le rapide. Dilatando la dimensione temporale attraverso l'uso ripetuto dell'anafora "on, on" e dei gerundi, il narratore trasmette l'atmosfera di concitazione e di trepidante attesa che regna a bordo. Il linguaggio, inizialmente sorvegliato e ricco di tropi, sembra frangersi, proprio come l'imbarcazione, in un periodo dalla sintassi sconnessa, ricco di pause e di interiezioni nel momento di massimo pericolo, per poi riacquistare l'incedere sicuro delle frasi precedenti non appena la *keelboat* è al sicuro dalla turbinosa corrente. Negli interminabili istanti dell'attraversamento delle rapide, l'eroe mantiene la calma e il controllo di sé. Il narratore lo descrive mentre tiene saldamente il timone dell'imbarcazione, pronto ad interpretare la realtà che ha di fronte per superare le insidie del fiume. È proprio questa immagine a legare Fink al pilota del battello a vapore, il personaggio che in quegli anni gli contende lo scettro nel controllo delle acque dell'Ohio e del Mississippi, ma anche il ruolo di protagonista nelle avventure di fiume sulle pagine della stampa periodica. In questi racconti umoristici trovano spazio la composita realtà sociale e le contraddizioni di una nazione che ha scelto i suoi nuovi, spesso anonimi, eroi e li rappresenta in viaggio, a bordo del battello a vapore.

Emblemi del progresso che si afferma lungo i fiumi dell'Ovest e dell'eterogenea identità culturale degli Stati Uniti, i battelli a vapore esercitano un profondo fascino anche sui viaggiatori che in quegli anni si spingono oltre gli

⁴⁸ Bennett, *Mike Fink*, 21.

Appalachi. Nelle scritture autodiegetiche di alcuni di questi passeggeri ecco emergere il ritratto dell'Ovest, colto nella sua complessa dimensione sociale, ma anche rappresentato come paesaggio inedito, e dunque da scoprire. Dalle terrazze panoramiche e nei saloni di ricevimento dei battelli, i viaggiatori provano ad afferrare una realtà in movimento, che interpretano secondo aspettative e idee preconconcette, filtri culturali e disposizioni personali, alla ricerca di un'identità nazionale ancora *in fieri*.

II

IL BATTELLLO E IL VIAGGIATORE

I need more than others to quit home sometimes,
and roll with the river of travelers.

Ralph Waldo Emerson, "To Thomas Carlyle"

Alla fine degli anni quaranta dell'Ottocento, proprio quando il numero di *flatboats* in servizio lungo l'Ohio e il Mississippi tocca il suo massimo storico, il paesaggio delle valli dei due fiumi appare in molti tratti già radicalmente cambiato rispetto a venti anni prima. Il popolamento procede ad un ritmo elevato e gli abitanti che vivono lungo il Mississippi e l'Ohio sono ormai 8.400.000.¹ Nel basso corso dell'Ohio sono ancora ampi i tratti disabitati, ma in quelli centrali e settentrionali sorgono città in pieno sviluppo. Cincinnati raggiunge infatti i 115.000 abitanti, mentre Pittsburgh e Louisville hanno una popolazione che supera le 40.000 persone. Ai nuclei urbani già presenti ai tempi del Louisiana Purchase si aggiungono insediamenti di recente formazione come Madison ed Evansville in Indiana, che prosperano grazie all'aumento degli scambi commerciali lungo il fiume. Nella valle del Mississippi, centri come Memphis, Vicksburg, Natchez e Baton Rouge, piccoli avamposti di frontiera nel 1803, sono diventati nel frattempo vivaci cittadine con più di 3.000 abitanti, mentre le popolazioni di St. Louis e di New Orleans raggiungono rispettivamente i 77.000 e i 116.000 abitanti.²

L'aumento della popolazione delle due valli è in buona parte dovuto all'avvento della navigazione a vapore. La nuova tecnologia rende più rapido il trasporto di merci e persone, incentivando il commercio e gli spostamenti.³ Lo sviluppo del trasporto fluviale procede a ritmi straordinari. Secondo i dati raccolti da Louis C. Hunter, il numero dei battelli a vapore sui fiumi dell'Ovest passa dai diciassette del 1817 ai settecentoquaranta del 1850. Le dimensioni sempre maggiori dei battelli e il miglioramento nelle tecniche di costruzione permettono al

¹ James Hall, *The West: Its Commerce and Navigation* (Cincinnati: Derby, 1848), 28.

² Allen, *Western Rivermen*, 142-43; Schneider, *Old Man River*, 249.

³ Allen, *Western Rivermen*, 156-57; Hunter, *Steamboats*, 32; T.R. Smith, *River of Dreams*, 58.

tonnellaggio complessivo di aumentare in modo più che proporzionale, portandolo dalle 3.000 tonnellate del 1817 alle 141.000 del 1850.⁴

Grazie al battello a vapore, i fiumi diventano un'importante alternativa al percorso via terra sia per i cittadini americani che per gli stranieri che viaggiano nell'Ovest. La drastica riduzione dei tempi di percorrenza e la migliore qualità dei servizi offerti a bordo sono una potente attrattiva per i viaggiatori, mentre la retorica politica dell'età di Jackson contribuisce a trasformare il Mississippi nel simbolo di una nazione in pieno sviluppo.⁵ Anche Ralph Waldo Emerson, in una lettera indirizzata a Margaret Fuller nel 1841, esprime il desiderio di viaggiare lungo i fiumi dell'Ovest:

If I had a pocketful of money, I think I should go down the Ohio & up & down the Mississippi by way of antidote to what small remains of the Orientalism—(so endemic in these parts)—there may still be in me, to cast out, I mean, the passion for Europe by the passion for America.⁶

I fiumi dell'Ovest rappresentano per i viaggiatori americani di quegli anni un importante richiamo verso un'identità nuova e comune, non del tutto plasmata, ma carica di promettente energia. Soprattutto a partire dagli anni trenta, anche molti turisti stranieri solcano le acque dei fiumi dell'Ovest per incontrare lo spirito di frontiera della nuova nazione democratica, immersi nella natura incontaminata che è già diventata un'icona nazionale. Per i viaggiatori europei, tuttavia, il Mississippi e l'Ohio sono anche i fiumi che permettono di cogliere con sguardo impietoso i contrasti di un Paese che non ha ancora risolto la questione della schiavitù. Nelle loro relazioni di viaggio, Nord e Sud, poli culturali ed economici di una nazione *in fieri*, appaiono spesso come due realtà antitetiche e per molti aspetti già antagoniste. Il decollo industriale del Nord e la sempre maggiore tensione verso l'ideale di uguaglianza che anima la sua opinione pubblica stridono infatti con l'economia agricola del Sud e la sua società plasmata su una rigida gerarchia. Microcosmo della complessità e delle contraddizioni degli Stati Uniti, il battello a vapore diventa per molti viaggiatori stranieri un punto di osservazione privilegiato da cui guardare, spesso senza troppa indulgenza, una nazione in viaggio lungo i fiumi dell'Ovest

⁴ Hunter, *Steamboats*, 33. La rilevanza di queste cifre appare più chiara se si pensa che il tonnellaggio complessivo dell'intero sistema del Mississippi alla metà del secolo è quasi il doppio di quello dei porti americani sull'Oceano Atlantico. Vedi Gerald M. Capers, *The Mississippi River: Before and After Mark Twain* (Hicksville: Exposition, 1977), 38.

⁵ T.R. Smith, *River of Dreams*, 80.

⁶ "To Margaret Fuller" (22 aprile 1841), *The Letters of Ralph Waldo Emerson*, a cura di Ralph L. Rusk (New York: Columbia UP, 1939), II, 394-95.

1. La “Follia di Fulton” e i fiumi dell’Ovest

You know, when it’s steamboat time, you steam.

Mark Twain

Il 17 agosto 1807 il battello a vapore *Clermont*, progettato da Robert Fulton, parte da New York diretto ad Albany.¹ Sebbene i prototipi realizzati da John Fitch sul fiume Delaware abbiano già provato l’efficacia della propulsione a vapore nel 1787, lo scetticismo verso questa nuova forma di trasporto è ancora molto diffuso nell’opinione pubblica americana.² In una lettera indirizzata all’amico Joel Barlow, Fulton ricorda il momento della partenza:

The morning I left New York, there were not, perhaps, thirty persons in the city who believed that the boat would ever move one mile an hour, or be of the least utility, and while we were putting off from the wharf, which was crowded with spectators, I heard a number of sarcastic remarks.³

Il successo del primo viaggio del *Clermont* rappresenta un incentivo allo sviluppo della navigazione a vapore, e i progetti di Fulton sono presto rivolti verso ovest e alla possibilità di utilizzare il nuovo mezzo di trasporto lungo l’Ohio e il Mississippi.⁴ Nell’ottobre del 1811, il *New Orleans* – realizzato grazie alla

¹ Nonostante l’imbarcazione sia passata alla storia con il nome di *Clermont*, Fulton la registra presso l’autorità portuale di New York come *North River Steamboat*. *Clermont* è il nome della residenza lungo l’Hudson di Robert Livingston, socio di Fulton, dove il battello attracca per una sosta di circa venti ore nel corso della suo primo viaggio. Vedi Arthur G. Adams, *The Hudson through the Years* (New York: Fordham UP, 1996), 44-45. Robert Livingston, uomo politico e diplomatico, è uno dei membri della Commissione dei Cinque che nel 1776 redige la bozza della Dichiarazione di Indipendenza. In qualità di ambasciatore americano a Parigi, Livingston è anche il principale artefice del Louisiana Purchase del 1803 insieme a Thomas Jefferson e James Monroe. Vedi Hunter, *Steamboats*, 8; e Shi e Tindall, *America*, I, 313.

² Adams, *The Hudson*, 41-42; Hunter, *Steamboats*, 5-6; William J. Petersen, *Steamboating on the Upper Mississippi* (New York: Dover, 1995), 36-37; Seelye, *Beautiful Machine*, 232-39. Il soprannome “Fulton’s Folly” è utilizzato dall’opinione pubblica del tempo sia per indicare il *Clermont*, sia per far riferimento in senso lato allo sviluppo della navigazione a vapore. L’espressione non sembra riconducibile ad una fonte precisa, ma poggia sugli iniziali fallimenti dei prototipi di imbarcazioni a vapore e sul diffuso scetticismo che accoglie il *Clermont*. Vedi Adams, *The Hudson*, 45; e Petersen, *Steamboating*, 36-37.

³ Cit. in Petersen, *Steamboating*, 37-38.

⁴ Hunter, *Steamboats*, 8.

collaborazione di Fulton con Robert Livingston, principale finanziatore dell'impresa, e Nicholas Roosevelt, esperto pilota – parte da Pittsburgh diretto verso New Orleans e arriva a destinazione nel gennaio del 1812, dopo un viaggio di circa 2.000 miglia.⁵ Negli anni successivi, la società di Fulton e Livingston vara tre nuovi battelli: il *Vesuvius* (1814), l'*Aetna* (1815) e un secondo *New Orleans* (1815).⁶

Il governo federale, intenzionato a sfruttare la navigazione fluviale come volano dell'espansione economica delle zone di frontiera, comprende presto che lo sviluppo delle vie d'acqua sarà possibile solo con il generale miglioramento delle condizioni dei fiumi. La sorte del primo *New Orleans*, affondato nel 1814 nei pressi di Baton Rouge in Louisiana dopo aver colpito uno *snag*, è emblematica delle difficoltà incontrate dalle imbarcazioni fino alla seconda metà degli anni venti.⁷ Tra il 1823 e il 1861, vengono così stanziati più di tre milioni di dollari con lo scopo di rendere più agevoli e sicuri i viaggi lungo i fiumi dell'Ovest.⁸ I fondi destinati a garantire la navigabilità aumentano nel corso degli anni venti e trenta dell'Ottocento anche grazie al coinvolgimento dei singoli stati, che riconoscono il loro importante ruolo nell'alimentare gli scambi commerciali nell'Ovest.⁹ Il

⁵ Mario Maffi, "Battelli a vapore", *Americana*, 71. Il viaggio di Fulton e del suo equipaggio è funestato dal più forte terremoto che abbia mai colpito il bacino del Mississippi, passato alla storia come il New Madrid Earthquake, dal nome della piccola località del Missouri che sorge lungo il fiume ed è prossima al luogo dell'epicentro. Un altro evento straordinario, il passaggio della Grande Cometa del 1811, visibile ad occhio nudo per diversi mesi, accompagna il viaggio del primo battello dell'Ovest verso New Orleans. Tra le ricostruzioni dell'impresa si ricorda *The First Steamboat Voyage on the Western Waters* (Baltimore: Maryland Historical Society, 1871), redatta da J.H.B. Latrobe e basata sulla testimonianza di Lydia Latrobe, moglie di Roosevelt e sorella dell'autore. Vedi anche Bourne, *Rivers of America*, 119-20; Seelye, *Beautiful Machine*, 240-41; e T.R. Smith, *River of Dreams*, 52.

⁶ Hunter, *Steamboats*, 12.

⁷ Hunter, *Steamboats*, 12; S.L. Kotar e J.E. Gessler, *The Steamboat Era: A History of Fulton's Folly on American Rivers, 1807-1860* (Jefferson: McFarland, 2009), 35.

⁸ Allen, *Western Rivermen*, 157. Tra gli interventi più importanti realizzati in quegli anni si ricorda la costruzione del Louisville Canal, che dal 1830 permette alle imbarcazioni in viaggio lungo l'Ohio di aggirare un tratto del fiume dalla difficile navigazione. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 158.

⁹ *Ivi*, 157. La spinta al miglioramento delle vie d'acqua dell'Ovest si attenua tra il 1840 e il 1861. Secondo Michael Allen (*Western Rivermen*, 159), il minor coinvolgimento federale nella gestione dei fiumi del bacino del Mississippi e dell'Ohio è dovuto alle scelte di presidenti come John Tyler (1841-1845) e James K. Polk (1845-1849), restii a concedere sovvenzioni per le politiche fluviali. Sempre secondo Allen i due presidenti preferiscono utilizzare i fondi a loro disposizione per promuovere lo sviluppo dei territori ad ovest del Mississippi e, nel caso di Polk, per sostenere le spese militari della guerra contro il Messico (1846-1848). La quota maggiore dei finanziamenti per il miglioramento delle vie di comunicazione è del resto stanziata per la costruzione di nuovi canali e la creazione di linee ferroviarie. Vedi Adam I. Kane, *The Western River Steamboat* (College Station: Texas A&M UP, 2004), 46-47. Per

crescente numero dei battelli a vapore permette infatti un generale abbassamento dei costi del trasporto di merci e passeggeri, che a sua volta incentiva la domanda.¹⁰

A partire dal 1824, vengono organizzate periodiche operazioni di pulizia dei letti dei fiumi per rimuovere *snags* e banchi di sabbia. In particolare, la nomina di Henry Miller Shreve a “Superintendent of Western River Improvements” nel 1826, fortemente voluta dal presidente John Quincy Adams, segna un passo importante nel miglioramento della navigazione fluviale. Shreve, ex *merchant navigator* e capitano di battelli, sviluppa un ingegnoso sistema per la rimozione degli *snags* che rende il suo battello-draga *Heliopolis* famoso in tutto l'Ovest come “Uncle Sam’s Tooth-Puller”.¹¹ In un passo di *A Summer Journey in the West* (1841), diario epistolare del viaggio compiuto nel 1840, Eliza Steele loda l’invenzione di Shreve, mostrando tuttavia la consapevolezza che il compito affidato ai battelli-draga è improbo:

It seems a hopeless task to pull away the hanging trees from the wooded shores of a river three thousand one hundred and sixty miles long, whose banks are constantly undermined by the waters; besides the Ohio which runs twelve hundred miles; and when these are cleared the mad Missouri coming down over three thousand miles through a forest clad country, continually sends down fresh victims which it has wrenched from their homes, to consign in all the “pride of life” to destruction.¹²

Come infatti osserva anche Thomas Bangs Thorpe in “Remembrances of the Mississippi” (1855), ogni anno le piene del bacino idrografico del Grande Fiume strappano dalle sponde dei corsi d’acqua migliaia di alberi, trascinandoli a valle e alimentando così la formazione degli *snags*.¹³ Sebbene i tronchi alla deriva o ancorati sul letto del fiume continuino a rappresentare un pericoloso ostacolo per

un’analisi degli effetti della costruzione dei canali sulla navigazione dei fiumi dell’Ovest si rimanda a Hunter, *Steamboats*, 483.

¹⁰ Shi e Tindall, *America*, I, 357.

¹¹ Allen, *Western Rivermen*, 157-58; Bourne, *Rivers of America*, 160; Hunter, *Steamboats*, 193-94; Maffi, *Mississippi*, 98.

¹² Eliza Steele, *A Summer Journey in the West* (New York: Taylor, 1841), 206-07. Steele visita dapprima i Grandi Laghi e poi raggiunge le praterie dell’Illinois. Da qui, viaggia verso la Pennsylvania navigando lungo l’Illinois, il Mississippi e l’Ohio. Ritorna infine a New York dopo aver attraversato gli Alleghani. Steele è anche autrice di due testi di storia sacra *Heroines of Sacred History* (1841) e *Sovereigns of the Bible* (1851). Vedi Marion Ann Taylor e Christiana de Groot, “Eliza R. Stansbury Steele”, *Women of War, Women of Woe: Joshua and Judges through the Eyes of Nineteenth-Century Female Biblical Interpreters*, a cura di Marion Ann Taylor e Christiana de Groot (Grand Rapids: Eerdmans, 2016), 121.

¹³ Thomas Bangs Thorpe, “Remembrances of the Mississippi”, *Harper’s New Monthly Magazine* 12.67 (dicembre 1855): 27-28.

le imbarcazioni, gli effetti delle nuove politiche fluviali e dell'utilizzo di sistemi di propulsione sempre più potenti non tardano a farsi sentire, riducendo del settantacinque per cento la durata media dei viaggi dei battelli a vapore nei primi quarant'anni di navigazione.¹⁴

Il nome di Shreve è destinato ad entrare nella storia della navigazione a vapore anche per altre importanti ragioni. Nel 1815 è infatti il primo capitano a compiere un viaggio di andata e ritorno tra New Orleans e Louisville. A bordo dell'*Enterprise*, Shreve viola così il monopolio delle acque della Louisiana, accordato anni prima alla società di Fulton e Livingston. Il definitivo proscioglimento di Shreve e degli altri proprietari delle imbarcazioni nel 1817 segna una data fondamentale per la navigazione a vapore, perché sancisce l'inizio della libera circolazione nell'ultimo tratto del Mississippi e quindi il libero accesso al porto di New Orleans.¹⁵ Prima del 1817, l'attività dei battelli a vapore era infatti limitata quasi esclusivamente alla tratta Natchez-New Orleans; solo in seguito, grazie alla fine del monopolio e all'aumento della stazza delle imbarcazioni, il viaggio di andata e ritorno tra Louisville e New Orleans diventa la rotta più battuta sui fiumi dell'Ovest.¹⁶ Negli anni quaranta dell'Ottocento, tuttavia, Louisville cede la palma di centro nevralgico del trasporto fluviale a nord di New Orleans a St. Louis, strategicamente situata al centro del bacino idrografico del Grande Fiume.¹⁷ Già

¹⁴ Hunter, *Steamboats*, 34. Nei primi anni di navigazione a vapore, ad esempio, il lungo viaggio da New Orleans a Louisville dura in media tra i trenta e i trentacinque giorni, sebbene il *New Orleans* (1815) e il *Washington* (1817) riescano a coprire lo stesso percorso in appena venticinque giorni. Già nel 1819, tuttavia, il *Louis Ross* arriva a Louisville dopo sedici giorni e nel 1824 il *President* in dieci. Quasi dieci anni dopo, nel 1833, il *Tuscorora* stabilisce un nuovo record, raggiungendo Louisville in sette giorni. Malgrado le nuove imprese del *Sultana* nel 1849 (cinque giorni) e dello *Shotwell* e dell'*Eclipse* nel 1853 (quattro giorni), i tempi medi di percorrenza restano piuttosto stabili fino al 1860 e si attestano intorno ai cinque o sei giorni. La rapidità dei collegamenti appare ancora più sorprendente se la si confronta con i tempi necessari ai battellieri dell'era di Mike Fink che, per coprire lo stesso percorso, impiegavano dai tre ai quattro mesi. Vedi Hunter, *Steamboats*, 22, 36-37.

¹⁵ Bourne, *Rivers of America*, 125-26; Kane, *Western River Steamboat*, 46-47; Maffi, *Mississippi*, 96. La celebre sentenza della Corte Suprema *Gibbons vs. Ogden* del 1824 sancisce infine che la disciplina del commercio tra stati sia di competenza esclusiva del Congresso. Nessuno Stato può dunque arrogarsi il diritto di concedere monopoli commerciali se questi coinvolgono, anche indirettamente, altri Stati. Vedi Bourne, *Rivers of America*, 126.

¹⁶ Hunter, *Steamboats*, 13, 35.

¹⁷ St. Louis sorge infatti prossima alla confluenza del Missouri e dell'Illinois con il Mississippi e si trova poco distante da altre importanti vie d'acqua come Ohio, Cumberland e Tennessee. Il ruolo di predominio di St. Louis rispetto agli altri porti situati sul Mississippi a nord di New Orleans resta immutato fino al termine dell'era dei battelli a vapore. Nel 1860, infatti, i battelli che raggiungono New Orleans da St. Louis sono circa il triplo di quelli che provengono da Louisville. Vedi Hunter, *Steamboats*, 37. L'analisi del ruolo di St. Louis come cerniera tra est e

nel 1837, il conte Francesco Arese, patriota e futuro senatore del Regno d'Italia, descrive con stupore lo sviluppo del porto di St. Louis: "Le jour de mon arrivée je comptai 48 *steam-boats* amarrés en quai, mais des *steam-boats* hyperboliques, fabuleux de dimensionnes et de luxe".¹⁸ Nel 1861, quando la Guerra Civile è già iniziata e l'avvento delle ferrovie sta per porre fine all'epoca d'oro dei battelli, Anthony Trollope prevede un futuro radioso per la città. "St. Louis should be, and still will be, a town of great wealth",¹⁹ conclude dopo aver descritto quelle "ready-made highways"²⁰ che collegano la città a regioni ricche di risorse naturali.²¹

Malgrado lo sviluppo di St. Louis, New Orleans resta il porto più importante dei fiumi dell'Ovest. La Regina del Mississippi, come viene spesso chiamata, è infatti la destinazione principale delle merci provenienti da nord e dirette verso la costa orientale e l'Europa, nonché il più importante punto di partenza dei carichi destinati alle valli del Mississippi e dei suoi affluenti. Nella seconda metà degli anni quaranta, il porto della città, periodicamente ampliato per poter ospitare le imbarcazioni, registra ogni anno l'arrivo di circa 2.700 *flatboats* e 2.500 battelli a vapore.²²

Lo sviluppo del porto di New Orleans è in buona parte dovuto al concomitante aumento della produzione del cotone negli Stati del Sud, che rende il

ovest, sud e nord è al centro del saggio di Mario Maffi "St. Louis, Missouri: partenze e arrivi in una città-crocevia", *Metropoli e natura sulle frontiere americane. Dalle non-città indiane alla città di Thoreau, dalle metropoli industriali alla città ecologica*, a cura di Marco Sioli (Milano: Angeli, 2007), 189-208.

¹⁸ Francesco Arese, "Notes d'un voyage dans les prairies et dans l'intérieur de l'Amérique septentrionale", *Vita di Francesco Arese con documenti inediti* (Torino: Roux, 1894), 476. Per un profilo di Arese si rimanda all'apparato critico dell'edizione italiana delle sue memorie *Da New York al selvaggio West nel 1837* (Palermo: Sellerio, 2001), curata da Luisa Cetti.

¹⁹ Anthony Trollope, *North America* (London: Chapman, 1862), II, 148.

²⁰ *Ivi*, 127.

²¹ La crisi del porto di St. Louis è tuttavia già evidente all'inizio degli anni ottanta. Mark Twain, apprendista e pilota di battelli a vapore lungo il Mississippi dal 1857 al 1861, ritorna sul Grande Fiume nel 1882 e riconosce a stento la città di venti anni prima. In *Life on the Mississippi* scrive infatti: "The change of changes was on the 'levee'. [...] Half a dozen sound-asleep steamboats where I used to see a solid mile of wide-awake ones! This was melancholy, this was woeful. The absence of the pervading and jocund steamboatman from the billiard-saloon was explained. He was absent because he is no more. His occupation is gone, his power has passed away, he is absorbed into the common herd, he grinds at the mill, a shorn Samson and inconspicuous. Half a dozen lifeless steamboats, a mile of empty wharves, a negro fatigued with whiskey stretched asleep, in a wide and soundless vacancy, where the serried hosts of commerce used to contend! Here was desolation, indeed" (*Mississippi Writings*, 366).

²² Allen, *Western Rivermen*, 145; Hunter, *Steamboats*, 34-35; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 250.

Mississippi la “highway of cotton”²³ della nazione. L’invenzione della sgranatrice meccanica (1793) rende più agevole la separazione dei semi della pianta dal loro involucro, trasformando il cotone in una coltura molto redditizia. Le piantagioni si estendono dapprima dalle zone costiere a quelle collinari del South Carolina e della Georgia. Successivamente, le vittorie di Andrew Jackson contro i Creek nel 1813 e nel 1814 aprono ampi territori all’arrivo di nuovi coloni, che espandono le zone adibite alla coltivazione del cotone servendosi della manodopera degli schiavi. Già nel 1840, le piantagioni si estendono per circa mille chilometri lungo la valle del Mississippi e raggiungono ad ovest il confine con il Texas. L’incremento della domanda di cotone proveniente dalle fabbriche del New England e dell’Europa determina un vertiginoso aumento della produzione, che passa dalle 3.000 balle del 1790 alle 400.000 del 1820, per poi raggiungere i quattro milioni nel 1860.²⁴

Le piantagioni lungo le sponde del Mississippi attirano l’attenzione dei passeggeri dei battelli a vapore, che le descrivono spesso nei loro scritti. Henry B. Miller, in viaggio da St. Louis a Natchez nel 1838, ha appena superato la confluenza con il fiume Arkansas quando nota con piacere un cambiamento nel paesaggio: “The scenery is becoming more beautiful. Cotton Plantations are numerous on both sides of the river, many of which are very beautiful; they are mostly on the river bank”.²⁵ Il cotone sostituisce il tabacco come coltura più diffusa negli Stati del Sud e migliaia di balle vengono trasportate ogni anno da *flatboats* e battelli verso New Orleans, per poi essere imbarcate sulle navi dirette verso la costa orientale e in Europa.²⁶ Tabacco, cotone e pelli sono solo alcune delle merci trasportate dai battelli diretti a sud. Barili di carne, sale, mele, farina e avena, ma anche carbone, capi di vestiario ed articoli di merceria provenienti

²³ Shi e Tindall, *America*, I, 474. In *Black Life on the Mississippi: Slaves, Free Blacks, and the Western Steamboat World* (Chapel Hill: U of North Carolina P, 2004), Thomas C. Buchanan stima che il cinquantacinque per cento del cotone prodotto nel Sud nel 1860 viaggia lungo il Mississippi diretto verso New Orleans (6).

²⁴ Bourne, *Rivers of America*, 152; Jones *The Limits of Liberty*, 122.

²⁵ Henry B. Miller, “Deck Passage to Natchez, 1838” (1931), in *Before Mark Twain: A Sampler of Old, Old Times on the Mississippi*, a cura di John Francis McDermott (Carbondale: Southern Illinois UP, 1968), 85. Le informazioni sulla vita di Henry B. Miller sono scarse e frammentarie. Originario della Pennsylvania, scrive il suo diario dal gennaio del 1838 al gennaio dell’anno successivo. Nel 1838, si trasferisce a Natchez e dopo qualche anno a New Orleans. Maestro di scuola, imbianchino e marmista di cimiteri, è membro di spicco della massoneria della Louisiana, dove ricopre la carica di Grande Maestro. Muore in Pennsylvania nel 1847. Il suo diario viene pubblicato nel 1931. Vedi Thomas Maitland Marshall, “Introduction”, *Missouri Historical Society Collections* 6 (1931): 213.

²⁶ Bourne, *Rivers of America*, 151-52.

dall'Est e prodotti in ferro delle industrie di Pittsburgh sono molto richiesti dagli abitanti delle valli del bacino del Mississippi. Quando i battelli riprendono la loro strada verso nord, invece, il ponte di coperta delle imbarcazioni è gremito soprattutto di zucchero, riso, melassa e caffè.²⁷

La navigazione a vapore riveste dunque un ruolo fondamentale per l'approvvigionamento dei centri abitati del bacino idrografico del Mississippi e per lo sviluppo della loro economia. In viaggio da New York verso la California, il giornalista Horace Greeley racconta nelle sue memorie pubblicate nel 1860 che l'introduzione della navigazione a vapore lungo il fiume Kansas "was hailed with general exultation".²⁸ Secondo Greeley, convinto sostenitore della necessità di migliorare i trasporti tra Est e Ovest attraverso la costruzione di una ferrovia transcontinentale, il battello a vapore avrebbe permesso ai piccoli centri della zona di trasportare con maggiore facilità il surplus agricolo verso altri mercati, incentivando di conseguenza la produzione locale. Per i centri più isolati, non ancora raggiunti dalla rete ferroviaria, l'importanza dei collegamenti effettuati dai battelli prosegue quasi fino alla fine del secolo. Posta e beni spesso di prima necessità viaggiano infatti a bordo di piccole imbarcazioni che solcano i corsi d'acqua minori con cadenza almeno settimanale.²⁹

Lo sviluppo della navigazione a vapore non procede con gli stessi ritmi lungo i fiumi dell'Ovest. Sebbene molti dei primi battelli siano costruiti lungo l'alto corso dell'Ohio, fino agli anni venti dell'Ottocento poche imbarcazioni solcano con regolarità il tratto di fiume a nord di Louisville. I carichi provenienti da nord vengono così affidati a *flatboats* e *keelboats*, in grado di muoversi più facilmente sui bassi fondali del fiume. Anche in questo caso, tuttavia, il relativo isolamento di città come Cincinnati e Pittsburgh è di breve durata. Già nel 1822 Pittsburgh può vantare un collegamento quasi settimanale con Louisville e nel 1825 ben dodici battelli approdano a Cincinnati.³⁰ Negli stessi anni viene sondata la possibilità di espandere la navigazione a vapore lungo gli affluenti dell'Ohio, anche se spesso con scarsi risultati. Gli ostacoli naturali e le conseguenti difficoltà nella navigazione

²⁷ Hunter, *Steamboats*, 38, 376; Philip Paxton, *A Stray Yankee in Texas* (New York: Redfield, 1853), 401.

²⁸ Horace Greeley, *An Overland Journey from New York to San Francisco in the Summer of 1859* (New York: Saxton, 1860), 45.

²⁹ Joan W. Gandy e Thomas H. Gandy, *The Mississippi Steamboat Era in Historic Photographs: Natchez to New Orleans, 1870-1920* (New York: Dover, 1987), 48, 64.

³⁰ Hunter, *Steamboats*, 35.

si dimostrano insormontabili per molti corsi d'acqua. Il fiume che meglio si presta alla navigazione a vapore è il Cumberland e già nel 1824 tredici imbarcazioni sono impiegate nelle rotte che collegano Nashville a New Orleans o a Louisville.³¹

La portata dei cambiamenti non sfugge all'esploratore italiano Giacomo Costantino Beltrami, in viaggio lungo i fiumi dell'Ovest dall'aprile al dicembre del 1823.³² Nel suo diario epistolare, scritto in francese ed indirizzato alla contessa Girolama Compagnoni, Beltrami racconta quello che Mario Maffi ha giustamente definito "un Grand Tour alla rovescia".³³ L'esperienza di conoscenza e di iniziazione dell'autore è infatti diretta verso ovest, alla ricerca delle leggendarie sorgenti del Mississippi, e comporta l'esplorazione di zone remote e scarsamente popolate in cui la natura è ancora incontaminata. Beltrami percorre l'Ohio e un ampio tratto del Mississippi in battello a vapore, per poi proseguire lungo corsi d'acqua minori con canoe e rudimentali canotti attraverso foreste abitate solamente da nativi, fino ad arrivare al Lago Giulia e al Lago Moscovaguaiguen o Lago della Cerva, che crede siano rispettivamente le sorgenti settentrionali e occidentali del Grande Fiume.³⁴ Da qui un nuovo viaggio, questa volta verso sud, lo porta a New Orleans, dove il suo diario viene pubblicato l'anno seguente.

Per descrivere il paesaggio e le persone che incontra, Beltrami utilizza metafore e similitudini ispirate alla mitologia classica e alla storia europea, introduce confronti tra gli scenari naturali americani e quelli d'oltreoceano, oppure fa riferimento alle opere d'arte che sembrano meglio catturare lo spirito dei luoghi visitati o rendere più fedelmente l'aspetto e la personalità dei nativi della *wilderness*. Il Lake Pepin, ad esempio, viene presentato come se fosse un anfiteatro romano, mentre una cerimonia dei nativi è paragonata alla consultazione degli oracoli

³¹ *Ivi*, 37-38.

³² Per un'aggiornata bibliografia dei contributi critici dedicati a Beltrami si veda Emanuela Burini "La libera muratoria del XVIII secolo nelle lettere dall'esilio di Giacomo Costantino Beltrami", *Diciottesimo Secolo* 2 (2017): 78-79. Per un profilo biografico di Beltrami e per un'analisi del valore letterario ed etnografico della sua opera si rimanda alla tesi di dottorato di Burini *La modernità dello sguardo di Giacomo Costantino Beltrami nelle lettere odeporeiche*, Università degli Studi di Bergamo, anno accademico 2014-2015.

³³ Maffi, *Mississippi*, 21.

³⁴ *Ivi*, 21-25. Tra gli esploratori che prima di Beltrami hanno cercato le sorgenti del Mississippi si ricordano Zebulon Montgomery Pike (1805) e Lewis Cass (1820). Nel 1887 la relazione di Jacob V. Brower, incaricato dalla Minnesota Historical Society, sancisce che il fiume ha origine dal Lago Itasca, come aveva stabilito Henry Schoolcraft nel 1832, ma riconosce l'esistenza di un *infant* Mississippi che alimenta il Lago Itasca. Quest'ultima ipotesi era stata avanzata dall'astronomo e geografo Joseph Nicollet quattro anni dopo la scoperta di Schoolcraft. Vedi Maffi, *Mississippi*, 33. Per un'approfondita ricostruzione dei viaggi di esplorazione volti alla ricerca delle sorgenti del Mississippi si rimanda a Maffi, *Mississippi*, 18-34.

nell'Antica Grecia.³⁵ Molto frequenti sono anche i riferimenti letterari. Abbandonato dalle sue guide indiane nel mezzo della *wilderness*, Beltrami scrive di sentirsi come Robinson Crusoe;³⁶ in due occasioni, inoltre, cita il personaggio di Pangloss e il suo celebre aforisma “tout est pour le mieux”, facendo così riferimento a *Candide* di Voltaire, sebbene non colga l'intento ironico che la frase riveste nel romanzo.³⁷ Beltrami fatica a prendere le distanze dalla sua cultura d'origine per descrivere l'alterità spaziale e umana che ha di fronte, ma rifiuta al contempo il carattere freddo e distaccato dei trattati scientifici del Settecento, preferendo una scrittura tersa, vivace ed erudita, che possa essere compresa e apprezzata da un ampio numero di lettori del Vecchio Mondo.

Oltre agli aspetti naturalistici ed etnografici, Beltrami riesce a cogliere alcuni tratti significativi della società americana e della sua economia. In viaggio lungo l'Ohio a bordo di un battello a vapore nell'aprile del 1823, analizza con lucidità la sempre maggiore importanza che Pittsburgh assume nel collegare l'Est degli Stati Uniti alle regioni al di là degli Appalachi, grazie alla rete di vie d'acqua che la collegano a luoghi distanti:

[Pittsburgh] reçoit les marchandises de la mer Atlantique par la voie de New-York, de Philadelphie, de Baltimore, et les envoie dans les parties occidentales par l'Ohio, le Muskingum, le Kentucky, le Tennessee, le Cumberland, le Mississippi, le Missouri, l'Illinois, &c., et dans les pays situés sur le golfe du Mexique, par le canal de la Nouvelle-Orléans, qui est à peu de distance des embouchures du Mississippi; elle reçoit réciproquement les productions de toutes les contrées baignées par ces grandes rivières, ainsi que celles des Indes Occidentales. Les bateaux à vapeur, ou autres, qui les transportent, croisent en tous sens toutes ces vastes contrées du Nouveau Monde.³⁸

Nel suo diario, Beltrami descrive una realtà fluida, quella di un Paese in cui lo sviluppo e il popolamento delle zone di frontiera procedono spediti, ad un ritmo che rende l'espansione verso ovest quasi una conseguenza necessaria:

Toutes ces vastes régions occidentales ont été beaucoup négligées dans l'histoire de l'Amérique; et celle-ci a déjà besoin d'être renouvelée, car elle a déjà vieilli; ce pays change à chaque instant de

³⁵ Giacomo Costantino Beltrami, *La découverte des sources du Mississippi et de la Rivière Sanglante* (Nouvelle-Orléans: Levy, 1824), 87, 93.

³⁶ *Ivi*, 224.

³⁷ *Ivi*, 67, 123.

³⁸ *Ivi*, 3.

scène, et offre souvent de nouveaux matériaux. D'ailleurs, un européen ne vient pas faire, deux fois, de si loin, une pareille revue, et le dernier, qui y vient, en sait toujours plus que les autres.³⁹

Giunto alla confluenza dell'Ohio con il Mississippi, Beltrami cambia il suo progetto iniziale di seguire il corso del Grande Fiume fino a New Orleans e procede invece verso nord. La curiosità che fin da bambino suscita in lui la cultura dei nativi e il fascino dei racconti uditi nel corso del viaggio lo spingono ad imbarcarsi sul *Calboun* diretto a St. Louis e poi a proseguire il viaggio a bordo del *Virginia*, alla volta dei lontani territori dell'attuale Minnesota.

In quegli anni, i battelli che solcano il corso superiore del Mississippi sono poco numerosi, soprattutto a causa della scarsa profondità del fiume e delle rapide all'altezza di Rock Island.⁴⁰ Il primo importante impulso alla navigazione a vapore in questo tratto è rappresentato all'inizio degli anni venti dall'estrazione della galena, un solfuro di piombo rinvenuto a The Point, un villaggio dell'Illinois che nel 1826 viene ribattezzato Galena. Già nel 1828 novantanove battelli raggiungono la località mineraria, per poi diventare più di trecento negli anni quaranta.⁴¹ Nel 1823, tuttavia, gli unici insediamenti che Beltrami incontra sulla sua strada dopo aver superato i villaggi di Clarksville e Louisiana, quest'ultima ad appena centoventi miglia da St. Louis, sono avamposti militari e il piccolo villaggio di Prairie du Chien, descritto come "le dernier pas de la civilisation vers les régions septentrionales".⁴² Per gli abitanti dei forti il passaggio di un battello a vapore è uno spettacolo inconsueto e l'arrivo del *Virginia* a Fort Armstrong viene salutato da quattro festose salve di cannone. Ben diversa reazione hanno i nativi incontrati ancora più a nord, nei pressi di Fort St. Anthony, nell'attuale Minnesota, ultimo avamposto militare degli Stati Uniti lungo il Mississippi. Alla vista dell'imbarcazione che risale la corrente del fiume senza l'ausilio di remi o vele, i nativi mostrano deferenza o paura, convinti, nell'interpretazione fornita da Beltrami, che si tratti di un mostro o dell'abitazione di spiriti ultraterreni.

³⁹ *Ivi*, 40.

⁴⁰ Hunter, *Steamboats*, 43. Nel suo diario, Beltrami registra le difficoltà dovute alla corrente vorticoso già nel tratto immediatamente a nord di St. Louis, in corrispondenza della confluenza del Missouri (6 aprile), e descrive due incagli in banchi di sabbia, avvenuti rispettivamente il 9 e il 25 aprile (*La découverte*, 46, 49-50, 82).

⁴¹ Hunter, *Steamboats*, 43-45; Maffi, *Mississippi*, 97.

⁴² Beltrami, *La découverte*, 48.

Negli anni successivi, i battelli a vapore si spingono più spesso fino a Fort St. Anthony, chiamato Fort Snelling a partire dal 1825. I viaggi oltre Galena, tuttavia, poco numerosi e dalla frequenza irregolare, sono effettuati soprattutto per trasportare cacciatori di pelli, guarnigioni di stanza nel territorio del futuro Minnesota e le provviste loro destinate.⁴³ Nella seconda metà degli anni quaranta, il consistente aumento della popolazione dei territori dell'Iowa, del Minnesota e del Wisconsin occidentale determina un incremento nella domanda dei servizi di collegamento verso St. Paul, sorta nel frattempo nei pressi di Fort Snelling. I viaggi dei battelli diventano sei volte più numerosi nell'arco di appena sette anni (1845-1851), fino a raggiungere il loro picco nel 1858, quando gli approdi superano quota mille.⁴⁴

Il fondamentale ruolo delle imbarcazioni a vapore nel collegare con sempre maggiore velocità regioni molto distanti emerge anche lungo gli altri affluenti del Mississippi che scorrono in zone di recente insediamento.⁴⁵ La navigazione sul Minnesota, ad esempio, si afferma a partire dagli anni cinquanta e si sviluppa molto rapidamente. Nel 1862, gli approdi delle imbarcazioni provenienti dal Minnesota nel porto di St. Paul sono infatti già più di quattrocento.⁴⁶

Sul Missouri, l'era della navigazione a vapore inizia nel 1819 quando l'*Independence* si spinge fino a Franklin, piccolo centro del Missouri a centocinquanta miglia da St. Louis. I battelli cominciano a navigare con una certa frequenza e regolarità solo dall'inizio degli anni quaranta, anche se quasi esclusivamente nel tratto inferiore del fiume. Negli anni cinquanta, lo sviluppo di insediamenti come Omaha in Nebraska e Sioux City in Iowa, situate rispettivamente a seicentocinquanta e ottocento miglia dalla confluenza con il Mississippi, determina un progressivo aumento dei collegamenti che, tuttavia, raramente si spingono oltre. La presenza dei battelli a vapore lungo il Missouri non raggiunge dunque livelli paragonabili a quelli dei tratti superiori del Mississippi e dell'Ohio. Le difficoltà della navigazione, legate soprattutto all'impetuosa corrente e al letto poco

⁴³ Hunter, *Steamboats*, 45; Maffi, *Mississippi*, 97.

⁴⁴ Hunter, *Steamboats*, 45. L'affluente del Mississippi in cui la navigazione a vapore ottiene il maggior successo è l'Illinois, anche se il primo viaggio lungo il suo corso avviene solo nel 1828. Il numero dei collegamenti aumenta rapidamente negli anni trenta e nel 1841 la cittadina di Peoria può contare su più di quattrocento approdi. All'inizio degli anni quaranta, la maggior parte dei battelli in transito sull'Illinois proviene da St. Louis, principale snodo del traffico fluviale, ed è diretta verso Beardstown, Peoria e Peru. Vedi Hunter, *Steamboats*, 46.

⁴⁵ Bourne, *Rivers of America*, 131-32.

⁴⁶ Hunter, *Steamboats*, 46-47.

profondo del corso d'acqua, ne bloccano infatti lo sviluppo e il ridotto popolamento del tratto settentrionale non incentiva l'aumento del traffico fluviale.⁴⁷

Quando nel 1861 John Mason Brown, giovane avvocato originario del Kentucky, percorre il Missouri a bordo dello *Spread Eagle* e del *Cippewa*, l'alto corso del fiume è ancora un territorio di frontiera.⁴⁸ I due battelli appartengono all'American Fur Company e i compagni di viaggio di Brown sono soprattutto *trappers*, commercianti e militari di stanza in quei territori remoti. A bordo delle imbarcazioni si trovano tuttavia anche una coppia di inglesi ed alcuni abitanti di New York e St. Louis che, come Brown, si inoltrano nell'Ovest per incontrare la sua natura primigenia e inesplorata. La navigazione lungo il Missouri si rivela presto particolarmente impegnativa. Superata Sioux City, i passeggeri dello *Spread Eagle* sono infatti costretti a sbarcare buona parte del carico per oltrepassare i banchi di sabbia che ostacolano il passaggio dell'imbarcazione. Dopo cinquanta giorni, i viaggiatori arrivano a Fort Union, situato nei pressi della confluenza dello Yellowstone.⁴⁹ Brown ed altri membri della spedizione proseguono a bordo del *Cippewa*, ma il viaggio del battello diretto a Fort Benton, l'ultimo avamposto dell'American Fur Company lungo il Missouri, si conclude poco dopo, a circa ottanta miglia da Fort Union, per un incidente dovuto ad un errore umano. Un membro dell'equipaggio lascia infatti cadere una candela nella stiva, nei pressi delle botti degli alcolici, provocando un incendio che in breve raggiunge la polvere da sparo destinata alle guarnigioni di Fort Benton. I passeggeri e i membri dell'equipaggio hanno appena il tempo di abbandonare il battello e di rifugiarsi sulle sponde del Missouri, prima di vedere esplodere il *Cippewa* insieme a gran parte del suo carico. Il gruppo continua il suo viaggio a piedi e a cavallo, arrivando a Fort Benton diciassette giorni dopo.⁵⁰

⁴⁷ Michael Gillespie, *Wild River, Wooden Boats: True Stories of Steamboating and the Missouri River* (Stoddard: Heritage, 2000), 16-22; Hunter, *Steamboats*, 47-49.

⁴⁸ John Mason Brown, "A Trip to the Northwest in 1861", *Filson Club Historical Quarterly* 24.20 (aprile 1950): 103-36.

⁴⁹ Fort Union, chiamato inizialmente Fort Floyd, era stato costruito nel 1828 sulla sponda settentrionale del Missouri, a circa cinque miglia oltre la confluenza con lo Yellowstone. Fort Henry, teatro della morte di Mike Fink nel 1823, si trovava invece sulla sponda meridionale. L'avamposto era stato abbandonato proprio nel 1823 per i ripetuti attacchi delle popolazioni native della zona. Vedi R.G. Robertson, *Competitive Struggle: America's Western Fur Trading Posts, 1764-1865* (Caldwell: Caxton, 2012), 129-34, 230.

⁵⁰ Il viaggio di Brown prosegue lungo la Mullan Road, il percorso che attraversa le Montagne Rocciose e congiunge Fort Benton a Fort Walla Walla, situato nei pressi delle sorgenti del

Malgrado le difficoltà della navigazione, le imbarcazioni a vapore rappresentano in quegli anni il mezzo di trasporto più rapido e sicuro per raggiungere i lontani territori dell'alto corso del Missouri. Negli anni successivi, tuttavia, quando lo sviluppo della valle settentrionale del fiume può dirsi avviato, i battelli a vapore si trovano a competere con le prime linee ferroviarie, che in pochi anni domineranno il trasporto di merci e persone della regione.⁵¹ Lo sviluppo delle ferrovie procede infatti con ritmo incalzante. All'inizio degli anni quaranta la rete ferroviaria degli Stati Uniti può contare solo su 3.000 miglia, ma appena dieci anni dopo la lunghezza delle strade ferrate è più che raddoppiata. I nuovi tracciati interessano dapprima quasi esclusivamente l'Est; già nel 1853, tuttavia, viene inaugurata la ferrovia che collega Cincinnati a Pittsburgh e appena un anno dopo i passeggeri possono raggiungere St. Louis da Cincinnati, seppure passando prima da Chicago.⁵² La concorrenza della ferrovia si rivela presto impari per i battelli, e la navigazione a vapore lungo i corsi dell'Ohio e del Mississippi entra in crisi a partire dagli anni sessanta.⁵³ I dati raccolti da Louis C. Hunter sono inequivocabili. Il tonnellaggio complessivo dei battelli in servizio lungo i fiumi dell'Ovest passa dalle 162.000 tonnellate del 1860 alle 128.000 del 1870, diminuendo ancora nel 1880, quando tocca quota 108.000. Il declino prosegue inesorabile nei due decenni successivi: nel 1890 il tonnellaggio scende ad 85.000 tonnellate per poi arrivare a 63.000 nel 1900.⁵⁴

Missouri e vicino al Columbia River. Da qui si dirige verso San Francisco e poi ritorna a St. Louis via terra. Brown compie un nuovo viaggio lungo il Missouri l'anno successivo, prima di unirsi alle truppe dell'Unione per combattere nella Guerra Civile sul fronte del Kentucky. Per un'analisi dei viaggi di Brown si rimanda a Francis McDermott, "Up the Wide Missouri: Travelers and Their Diaries, 1794-1861", *Travelers on the Western Frontier*, 3-6; Ken Robinson, *Yankees & Rebels on the Upper Missouri: Steamboats, Gold and Peace* (Charleston: History P, 2016), 81-84. Il saggio di McDermott contiene anche un'accurata ricostruzione del corpus degli scritti autobiografici e dei diari di bordo dei viaggi lungo il Missouri dal 1794 al 1861 (31-50).

⁵¹ Hunter, *Steamboats*, 49.

⁵² Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 259.

⁵³ Allen, *Western Rivermen*, 168, 226. Louis C. Hunter coglie i primi segnali del declino dei battelli a vapore già nella seconda metà degli anni cinquanta (*Steamboats*, 585-86). Il più recente studio di Erik F. Haites e James Mak "The Decline of Steamboating on the Ante-bellum Western Rivers: Some New Evidence and an Alternative Hypothesis", *Explorations in Economic History* 11.1 (1973) indica invece che il tonnellaggio dei battelli a vapore continua ad aumentare fino all'inizio della Guerra Civile (29).

⁵⁴ Hunter, *Steamboats*, 638. Maggiore fortuna arride ai rimorchiatori a vapore che sospingono chiatte cariche di merci lungo i fiumi dell'Ovest. Il tonnellaggio delle chiatte rimane, malgrado lievi oscillazioni, piuttosto stabile fino alla conclusione del secolo, seppure complessivamente inferiore a quello dei battelli. Vedi Hunter, *Steamboats*, 568, 638.

I nuovi fiumi di acciaio che si affermano nell'Est, nel Midwest e in alcune parti del Sud rappresentano le vie di comunicazione del futuro. La ferrovia offre infatti il vantaggio di collegare più velocemente l'Est del Paese al sempre più distante Ovest, senza essere vincolata al corso, a volte accidentato e capriccioso, dei fiumi del bacino idrografico del Mississippi. La direttrice nord-sud che per anni ha dominato il commercio e gli spostamenti della nazione viene soppiantata da quella est-ovest, così come il corso dei fiumi perde lo status di via di transito e si configura come un ostacolo da superare.⁵⁵ I ponti ferroviari che si inscrivono nel paesaggio fluviale sono dunque il segno visibile del tramonto dell'era dei battelli a vapore, entrata in crisi proprio in corrispondenza di un evento spartiacque quale la Guerra Civile.⁵⁶ Il conflitto vede schierate l'una contro l'altra due delle diverse anime di una nazione che ha trovato nei fiumi dell'Ovest non solo un potente strumento di espansione economica, ma anche la fonte di un ricco repertorio di storie, personaggi e immagini.⁵⁷ Cornice di questi viaggi di fiume, forse più del fiume stesso, è il battello a vapore, microcosmo della nuova America e della sua complessa identità.

⁵⁵ I cambiamenti che si susseguono lungo il Mississippi sono colti da T.S. Eliot nell'incipit di "The Dry Salvages" (1941): "I do not know much about gods; but I think that the river / Is a strong brown god—sullen, untamed and intractable, / Patient to some degree, at first recognised as a frontier; / Useful, untrustworthy, as a conveyer of commerce; / Then only a problem confronting the builder of bridges" (25). Sebbene Eliot non nomini il Grande Fiume, i versi contengono precisi riferimenti alla sua storia e alle sue caratteristiche, rendendo il corso d'acqua della poesia sia un "Ur-fiume, ma anche, tangibilmente e inequivocabilmente, *quel* fiume" (Maffi, *Mississippi*, 335).

⁵⁶ Maffi, "St. Louis", 197, 199.

⁵⁷ Maffi, *Mississippi*, 97-98; T.R. Smith, *River of Dreams*, 177.

2. Regge galleggianti e zattere a motore

No sketch of mine could give you an adequate idea of the steam-boat of the West.

Charles Joseph Latrobe, *The Rambler in North America*

L'espansione della navigazione lungo i fiumi dell'Ovest non sarebbe stata possibile senza la concomitante evoluzione della struttura dei battelli a vapore e delle tecnologie utilizzate nella loro fabbricazione. L'importanza di Henry Miller Shreve nella storia della navigazione a vapore è anche legata all'introduzione di un modello che si afferma, pur con diverse varianti, nei decenni successivi.¹ I battelli della società di Fulton e Livingston e gli altri esemplari che per primi solcano le acque di Ohio e Mississippi sono ancora troppo legati ai modelli marittimi per dimostrarsi efficienti nella navigazione fluviale. Queste imbarcazioni, estremamente pesanti e dagli ampi scafi, si rivelano presto inadatte ai letti poco profondi dei corsi d'acqua dell'Ovest. Per migliorarne le prestazioni, ai progettisti spetta il compito di soddisfare esigenze difficili da conciliare: devono infatti realizzare scafi dall'esiguo pescaggio per permettere ai battelli di essere operativi anche nelle stagioni di secca e nei tratti in cui i letti dei fiumi sono più bassi, ma devono al contempo costruire imbarcazioni dalle elevate capacità di carico e garantirne la solidità e la manovrabilità.²

Già nel corso degli anni dieci, molti progettisti riducono le dimensioni dei nuovi battelli per diminuirne il pescaggio e dunque i rischi di incaglio, determinando tuttavia in questo modo una minore capacità di carico. Solo una riconfigurazione della forma dello scafo, reso più lungo e più largo ma meno profondo, permette nel corso dei decenni successivi di ridurre il pescaggio senza sacrificarne la capacità di carico.³ La caratteristica forma rettangolare dello scafo

¹ Per un'approfondita trattazione della struttura dei battelli a vapore e un'analisi dei cambiamenti che si sono susseguiti nella loro progettazione nel corso degli anni, si rimanda a Hunter, *Steamboats*, 61-120; e a Kane, *Western River Steamboat*, 44-125.

² Hunter, *Steamboats*, 69-70, 72.

³ *Ivi*, 72-73. Questa soluzione non può tuttavia essere applicata ai battelli in transito su fiumi dal letto particolarmente stretto, come ad esempio il Missouri nel tratto superiore del suo corso. In questi casi, i battelli devono avere uno scafo dalla larghezza ridotta e montare a poppa la ruota a pale, mentre sui battelli dell'Ohio e del Mississippi le ruote sono più spesso posizionate lungo i lati. Vedi Bourne, *Rivers of America*, 134; e Hunter, *Steamboats*, 85.

che si afferma progressivamente contribuisce invece alla stabilità del battello, che è in questo modo meno soggetto alle oscillazioni causate dalla corrente.⁴ Per scongiurare i rischi di deformazioni strutturali, che di solito portano gli scafi ad infossarsi a prua e a poppa e a sollevarsi nel mezzo (*bogging*), i progettisti elaborano inoltre un sistema di aste di ferro (*bog chains*) fissate allo scafo e ad alcuni supporti centrali, che abbraccia lo scafo da prua a poppa e lo blocca saldamente.⁵ Anche la riduzione del peso delle imbarcazioni permette di rendere inferiore il pescaggio e di aumentare la capacità di carico. Grazie alla maggiore pulizia dei letti dei fiumi, i progettisti possono infatti diminuire i rinforzi dello scafo ed utilizzare legname meno resistente agli urti ma più leggero.⁶ Shreve è tra i primi a comprendere l'importanza di ridurre la profondità dello scafo e già nel suo battello *Washington*, varato nel 1816, riesce nell'intento spostando la caldaia dalla stiva al ponte di coperta (*main deck*), aggiungendo un ulteriore ponte per ospitare i passeggeri.⁷

Non solo lo scafo, dunque, ma anche le sovrastrutture dei battelli cambiano nel corso del tempo per adattarsi alle esigenze di navigazione e di carico dei fiumi dell'Ovest. Sempre per diminuire il pescaggio, i battelli sono quasi interamente costruiti con legni leggeri, caratteristica che tuttavia li rende estremamente vulnerabili in caso di incendi e sottopone i passeggeri ad una maggiore esposizione alle vibrazioni, ai rumori e al calore proveniente dalle caldaie.⁸ Il modello di imbarcazione destinato a diventare icona della nuova vita di fiume si afferma solo a partire dalla metà degli anni quaranta e si sviluppa su tre ponti sovrapposti.⁹ L'apparato motore e la caldaia vengono collocati sul ponte di coperta, insieme alle merci, al bestiame e al carburante. Qui si trova anche il grande stanzone in cui dormono i membri dell'equipaggio e i passeggeri di terza classe (*deck passengers*).¹⁰ Per ridurre il peso complessivo del battello e dunque il suo pescaggio, ampi tratti

⁴ Hunter, *Steamboats*, 78.

⁵ Bourne, *Rivers of America*, 140; Hunter, *Steamboats*, 97-99; Kane, *Western River Steamboat*, 94-96.

⁶ Hunter, *Steamboats*, 79-81

⁷ Bourne, *Rivers of America*, 126. Tra le importanti innovazioni introdotte da Shreve nel suo battello, si ricorda anche l'utilizzo di cilindri orizzontali, di valvole a otturatore e soprattutto di un motore ad alta pressione che in breve tempo sostituisce sui fiumi dell'Ovest il motore a bassa pressione scelto da Fulton per le sue imbarcazioni. Vedi Bourne, *Rivers of America*, 126; e Maffi, *Mississippi*, 96. Non tutti gli studi, tuttavia, sono concordi nell'attribuire a Shreve la paternità di queste innovazioni. Per un'analisi delle diverse posizioni si rimanda a Hunter, *Steamboats*, 194.

⁸ Albert Hochheimer, "Il padre dei fiumi", *Mississippi* (Milano: Touring, 2001), 22; Hunter, *Steamboats*, 82.

⁹ Bourne, *Rivers of America*, 140; Hunter, *Steamboats*, 91; Kane, *Western River Steamboat*, 90.

¹⁰ Kane, *Western River Steamboat*, 91; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 127.

del ponte di coperta, soprattutto in corrispondenza della sala macchine e della zona dove viene disposto il carico, vengono lasciati aperti sui lati, favorendo in questo modo anche le operazioni di carico e scarico delle merci.¹¹

Il secondo ponte, chiamato *boiler deck*, ospita invece il lussuoso salone dei ricevimenti (*saloon*, *salon* o *cabin*) e le cabine dei passeggeri (*staterooms*), ognuna con due o tre cuccette sovrapposte. Esternamente, una lunga balconata coperta, interrotta in corrispondenza delle ruote a pale, collega la prua alla poppa della nave. Il salone rappresenta l'ambiente di maggior prestigio dell'imbarcazione ed è dunque la parte più curata nella presentazione, anche se l'arredamento è spesso improntato ad un lusso un po' pacchiano: lampadari di cristallo, colonne, tappeti costosi e grandi specchi fanno infatti bella mostra nel salone, talvolta suddiviso in una parte anteriore destinata agli uomini e una posteriore riservata alle donne.¹² È qui che vengono serviti i pasti, mentre nel resto della giornata la grande stanza è usata come salotto e per attività di intrattenimento. I tavoli vengono infatti rimossi dal personale del battello per far posto a divani e sedie a dondolo dove i passeggeri possono conversare o riposare. Il salone si estende per tutta la lunghezza del battello ed arriva così a misurare circa trecento piedi in lunghezza e venti in larghezza. Il bar è collocato nell'estremità anteriore, accanto all'ufficio del commissario di bordo (*clerk*) e, a volte, alla bottega del barbiere. Sui lati del salone si aprono le cabine. Gli alloggi degli uomini sono spesso raggruppati intorno al bar, quelli delle signore e delle coppie sposate si trovano invece presso l'altra estremità. Le cabine di solito non sono numerate, ma prendono il nome di uno stato dell'Unione; oltre alle cuccette, contengono di norma solo una sedia e un lavandino. Sui battelli più lussuosi le cabine sono più grandi e vengono arredate con letti, specchi dalle cornici intagliate a mano, sedie imbottite o a dondolo, armadi e tavoli rivestiti in marmo.¹³

A partire dagli anni quaranta, le imbarcazioni più prestigiose sono dotate anche di un terzo ponte, chiamato *hurricane deck*, sul quale i progettisti dispongono

¹¹ Hunter, *Steamboats*, 82.

¹² In *Life on the Mississippi*, Mark Twain ricorda lo stupore provato da giovane apprendista salendo a bordo di uno sfarzoso battello: "When I looked down her long, gilded saloon, it was like gazing through a splendid tunnel; she had an oil-picture, by some gifted sign-painter, on every stateroom door; she glittered with no end of prism-fringed chandeliers; the clerk's office was elegant, the bar was marvelous, and the bar-keeper had been barbered and upholstered at incredible cost. The boiler deck (i.e. the second story of the boat, so to speak) was as spacious as a church, it seemed to me" (*Mississippi Writings*, 267).

¹³ Bourne, *Rivers of America*, 140; Kane, *Western River Steamboat*, 92; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 178, 181-82, 272.

il *texas*, la struttura che ospita gli alloggi del capitano e degli ufficiali.¹⁴ L'ampia superficie scoperta del ponte, circa due terzi del totale, rappresenta un ottimo punto panoramico che i passeggeri utilizzano quando la temperatura è mite e il vento non è troppo forte. La cabina di pilotaggio si trova di solito davanti al *texas* o sopra di esso, in una posizione che garantisce al pilota la migliore visibilità possibile.¹⁵

Le grandi e caratteristiche ruote a pale montate ai lati di molte imbarcazioni (*side-wheelers*) sono ricoperte da una struttura di protezione che richiede l'espansione del ponte di coperta oltre il limite dello scafo. L'ampliamento del ponte di coperta (*guards*) è generalmente presente su entrambi i lati e, a volte, sulla prua per facilitare le operazioni di carico e scarico. Oltre a proteggere la ruota a pale, questa superficie aggiuntiva permette di espandere l'area dell'intero ponte di coperta fino al settantacinque per cento, aumentando così la capacità di carico dell'imbarcazione.¹⁶ Sebbene il battello a vapore abbia perso le linee aggraziate dei primi modelli ispirati alle imbarcazioni marittime, già negli anni trenta il suo aspetto suscita l'interesse e l'ammirazione di molti viaggiatori, americani ed europei. Le superfici esterne sono quasi sempre dipinte di bianco e su di loro sveltano i due neri comignoli, altra caratteristica distintiva dei battelli dei fiumi dell'Ovest.¹⁷

Dopo aver risolto i problemi strutturali, i progettisti curano con più attenzione il design e il comfort delle imbarcazioni che, nel caso del *Princess*, del *Richmond* e del *Great Republic*, diventano nell'immaginario americano delle vere e proprie regge galleggianti.¹⁸ Nello sketch aneddotico "The Little Steamboats of the

¹⁴ Quando il *texas* si trova in posizione lievemente sopraelevata rispetto allo *hurricane deck*, il battello presenta un ulteriore ponte detto *texas deck*. Nel quarto capitolo di *Life on the Mississippi*, Mark Twain descrive il tipico battello del Mississippi distinguendo chiaramente i due ponti: "[The steamboat] is long and sharp and trim and pretty; she has two tall, fancy-topped chimneys, with a gilded device of some kind swung between them; a fanciful pilot-house, all glass and 'gingerbread', perched on top of the 'texas' deck behind them; the paddle-boxes are gorgeous with a picture or with gilded rays above the boat's name; the boiler deck, the hurricane deck, and the texas deck are fenced and ornamented with clean white railings" (*Mississippi Writings*, 254).

¹⁵ Bourne, *Rivers of America*, 140; Hochheimer, "Il padre dei fiumi", 11; Hunter, *Steamboats*, 90-91; Kane, *Western River Steamboat*, 92-93; Maffi, "Battelli", 71-72.

¹⁶ Hunter, *Steamboats*, 91, 93; Kane, *Western River Steamboat*, 87, 111. Anche molti battelli che montano la ruota a poppa (*stern-wheelers*) presentano l'espansione del ponte di coperta, sebbene questa sia solitamente di dimensioni ridotte. Vedi Kane, *Western River Steamboat*, 111.

¹⁷ Maffi, "St. Louis", 197.

¹⁸ Hunter, *Steamboats*, 103-05.

Mississippi” (1844), Thomas Bangs Thorpe associa gli imponenti battelli alla maestosità del fiume stesso:

The steamboats of the Mississippi are as remarkable for size and form as the river itself. Gigantic specimens of art that go bellowing over the swift and muddy current, like restless monsters, breathing out the whisperings of the hurricane, clanking and groaning as if an earthquake was preparing to convulse the world, obscuring in clouds of smoke the sun in the daytime, or rolling over the darkness of night a flame as if the volcano had burst from the bosom of the deep.¹⁹

I grandi battelli a vapore che solcano il Mississippi sono per Thorpe delle opere d'arte, mirabili prodotti dell'ingegno umano, ma anche inquietanti creature, mostri che assommano in sé le caratteristiche di fenomeni naturali formidabili e distruttivi come uragani, terremoti ed eruzioni vulcaniche.²⁰ L'enfasi dell'apertura dello sketch è presto umoristicamente ridimensionata dalla descrizione di una realtà altrettanto comune sulle sponde del Mississippi, ma ben più prosaica. Sempre lungo il Grande Fiume, racconta Thorpe, è possibile viaggiare su battelli di stazza inferiore, “boats that go beyond places never dreamed of in geography, ever visited by travellers, or even marked down in the scrutinizing book of the tax collector”.²¹ Il modesto battello su cui viaggia l'autore, ad esempio, consegna la posta e le provviste ai coloni dei piccoli insediamenti che sorgono lungo il fiume. Una volta a bordo, Thorpe dice di sentirsi come Gulliver tra gli abitanti di Lilliput. Pur conservando un'aria familiare, infatti, il battello ha dimensioni estremamente ridotte che vengono presentate dall'autore in chiave iperbolica: “When I walked on board of the boat, I found my feet on the lower deck and my head up stairs [...]. The ladies' cabin had but one berth in it, and that was only as wide as a shelf”.²² Neppure l'apparato motore sembra essere all'altezza dei battelli più prestigiosi: “The

¹⁹ Thomas Bangs Thorpe, “The Little Steamboats of the Mississippi”, *Spirit of the Times* (9 marzo 1844), in Thomas Bangs Thorpe, *A New Collection of Thomas Bangs Thorpe's Sketches of the Old Southwest*, a cura di David C. Estes (Baton Rouge: Louisiana State UP, 1989), 253.

²⁰ Il battello a vapore viene associato a un mostro acquatico anche da Charles Dickens nelle sue *American Notes for General Circulation* (London: Chapman, 1842), 185. Si veda *infra*, 97. Dickens e Thorpe descrivono inoltre le piccole cuccette presenti a bordo come se fossero scaffali per libri (Thorpe, “Little Steamboats”, 253; Dickens, *American Notes*, II, 50). In entrambi i testi, i battelli su cui viaggiano gli autori sono di stazza talmente ridotta che i passeggeri devono prestare attenzione a non sbilanciare l'imbarcazione muovendosi sul ponte (Thorpe, “Little Steamboats”, 254; Dickens, *American Notes*, I, 173).

²¹ Thorpe, “Little Steamboats”, 253.

²² *Ibidem*.

machinery was tremendous, two large kettles firmly set in brick, attached to a complicated looking coffee mill, two little steam pipes and one big one. [...] Then the puffing of the little coffee-mill! Why, it worked as spiteful as a tom cat with his tail caught in the crack of a door”.²³

La descrizione dei battelli a vapore del romanziere e saggista americano Timothy Flint è invece lusinghiera. Simbolo dell'avanzata del progresso nell'Ovest, queste imbarcazioni garantiscono infatti ai viaggiatori “the most striking and complete assemblage of splendor and comfort, the cheerfulness of a floating hotel, which carries, perhaps, two hundred guests”.²⁴ Per Flint, i battelli rappresentano le incoraggianti prospettive di sviluppo della frontiera, ma anche una palese confutazione degli stereotipi di cui sono vittime i suoi abitanti: “We have been amused in observing an Atlantic stranger, who had heard us described by the phrase ‘backwoods men’, taking his first survey of a steamboat”.²⁵

Per molti americani, i battelli sono spesso motivo di orgoglio. La reazione dei viaggiatori stranieri di fronte alle inedite forme delle imbarcazioni è invece di sorpresa o di smarrimento: “Every one must be greatly struck at the first sight of these huge floating palaces”,²⁶ scrive Charles Joseph Latrobe mentre solca le acque del Mississippi.²⁷ Una volta a bordo, inoltre, i passeggeri stranieri e quelli dell'Est sperimentano condizioni di viaggio inconsuete, che sono per i più fonte di confronto con esperienze passate e con sistemi di riferimento abituali. Sebbene progettisti e armatori cerchino di rendere piacevoli e comode le imbarcazioni, gli scritti di molti passeggeri raccontano spesso situazioni lontane dalle loro

²³ *Ibidem*.

²⁴ Timothy Flint, *A Condensed Geography and History of the Western States: Or the Mississippi Valley* (Cincinnati: Flint, 1828), I, 241.

²⁵ *Ivi*, 240.

²⁶ Charles Joseph Latrobe, *The Rambler in North America: 1832-1833* (London: Seeley, 1835), I, 285.

²⁷ Le memorie di Latrobe sono contenute in *The Rambler in North America* (1835), opera dedicata all'amico e compagno di viaggio Washington Irving. Seguendo un itinerario molto comune per i viaggiatori europei, Latrobe arriva a New York e visita dapprima le città dell'Est e il New England. Da qui, prosegue insieme a Irving verso i Grandi Laghi e poi, abbandonando l'iniziale proposito di visitare il Canada, percorre l'Ohio e il Mississippi fino a St. Louis. Raggiunta a cavallo la cittadina di Independence, i due partono alla volta di Fort Gibson e delle praterie dell'Ovest. Dopo un mese di viaggio nell'attuale Oklahoma, Irving abbandona la spedizione, mentre Latrobe prosegue in canoa lungo il fiume Arkansas fino a Little Rock, coprendo una distanza di circa cinquecento miglia. Latrobe si dirige infine verso Est a bordo di battelli a vapore che lo conducono lungo l'Arkansas, il Mississippi e l'Ohio. Arriva infine a New York dove trascorre parte dell'inverno. L'anno successivo, un nuovo itinerario lo porta ancora lungo il Mississippi, questa volta da St. Louis fino a New Orleans. Sempre nel 1835, Washington Irving pubblica *A Tour on the Prairies, travelogue* che racconta tuttavia solo il viaggio nelle praterie.

aspettative. Nel 1823, il diario epistolare di Beltrami fornisce un resoconto complessivamente positivo del viaggio in battello lungo l'Ohio, sebbene il passo sia costruito secondo un gioco di opposizioni che evidenzia, mettendoli l'uno accanto all'altro, pregi e difetti del trattamento riservato ai passeggeri:

[Dans les bateaux à vapeur] on trouve toutes les commodités possibles, assez de propreté, des déjeuners et des diners qui, s'ils ne sont pas très délicats, sont très abondants [*sic*]; des soupers, que le thé rend moins lourds; des lits, auxquels le bruit de l'eau et des machines prêtent une vertu soporifique, qu'ils n'auraient pas ailleurs.²⁸

Quasi ne volesse sottolineare la centralità nella propria esperienza di viaggio, Francesco Arese, patriota e futuro senatore del Regno d'Italia, inizia le sue "Notes d'un voyage dans le prairies et dans l'intérieur de l'Amérique septentrionale" presentando ai lettori i battelli a vapore americani:

Avant de parler du pays, je dirais deux mots sur le bateau à vapeur. En dépit de tout mon amour-propre national-européen, il faut avouer qu'en Europe nous ne pouvons nous former une idée de la grandeur et du luxe des *Steam-boats* d'Amérique. Le plus beau bateau à vapeur de l'Europe est de beaucoup inférieur au plus petit, au plus méchant *bac* de ce pays, où, entre parenthèse, les *bacs* sont aussi à vapeur.²⁹

Arese arriva a New York nel 1836, insieme all'amico Luigi Bonaparte. Quando un anno dopo Bonaparte lascia gli Stati Uniti per andare in Svizzera, Arese intraprende un lungo viaggio che dalle città dell'Est lo porta sui battelli a vapore dell'Ohio, del Mississippi e del Missouri fino a Council Bluffs. Da qui attraversa a cavallo le praterie a est del Missouri, discende in canoa il Minnesota e arriva a Fort Snelling, alla confluenza con il Mississippi. Nei mesi successivi, in un vero e proprio *tour de force*, raggiunge i Grandi Laghi, si spinge in Canada, viaggia sul San Lorenzo e percorre il fiume Hudson in battello a vapore fino a New York, per ripartire subito dopo, questa volta diretto a Boston. Le memorie si concludono con il ritorno a New York e l'accenno al nuovo viaggio che lo porterà nel Sud degli Stati Uniti e a Cuba.

Nelle "Notes", Arese si dimostra spesso entusiasta nei confronti della realtà che lo accoglie. Le occasioni di confronto tra Vecchio e Nuovo Mondo non

²⁸ Beltrami, *La découverte*, 3-4.

²⁹ Arese, "Notes d'un voyage", 451.

mancano e di frequente egli si schiera a favore di quest'ultimo. Loda, ad esempio, le migliori condizioni di vita che le carceri americane offrono ai detenuti e la più sentita partecipazione dei cittadini in occasione delle feste nazionali; ritiene tuttavia che gli americani manchino di senso estetico e soprattutto della giusta consapevolezza delle proprie qualità e meriti:

C'est pourtant bien triste pour ces pauvres Américains de ne pas avoir la connaissance et le sentiment du beau, ils ne voient et ne conçoivent, ils ne sentent pas ce qui est vraiment beau et grand [...]. Je crois que c'est une fatalité chez les Américains de ne pas savoir placer leur amour-propre; ils ne vous parleront jamais ni de leurs canaux, ni de leurs *Rail-roads*, ni de leurs *Steam-boats*, ni de leur marine, ni de leurs diverses institutions et certainement ils auraient le droit d'en être fiers et très fiers encore. Mais en revanche ils vous casseront la tête avec leurs tableaux, leurs statues, leurs monuments, leur architecture, leur armée.³⁰

Malgrado il tono paternalistico, Arese sembra mostrare nel passo un sincero rammarico. Il valore dell'innovazione e del progresso tecnico che a più riprese dice di apprezzare nella cultura americana gli sembra infatti sminuito dall'atteggiamento degli stessi americani, desiderosi di non sfigurare nei confronti dell'Europa in campi dove la sfida tra Nuovo e Vecchio Mondo è, per ragioni storiche, impari. Per Arese, sono le istituzioni democratiche e l'innovazione tecnologica tesa al miglioramento della vita della nazione a rendere gli Stati Uniti una forza nuova e, per molti versi, esemplare, nel panorama internazionale. Pur con l'entusiasmo di chi apprezza la portata positiva delle novità e delle differenze culturali, Arese dà prova di essere un osservatore obiettivo ed equilibrato. Dopo aver lodato senza riserve i battelli americani nell'apertura delle sue memorie, racconta infatti un episodio in cui ridimensiona la portata delle affermazioni precedenti. A bordo di un battello canadese, viene avvicinato da un cittadino americano che esclama con aria trionfante: "Quelle différence [...] entre un *steamboat* américain et un *steamboat* anglais!".³¹ Per tutta risposta, l'autore ammette che la differenza è

³⁰ *Ivi*, 468. Arese critica inoltre la giustizia americana, troppo spesso colpevole di farsi condizionare dagli umori della popolazione ("Les lois sont insuffisantes et non appliquées dans les États Unis, surtout quand l'opinion publique y est contraire", 482-83), riserva commenti sferzanti al patrimonio museale degli Stati Uniti ("Au total [le *National Museum* de Philadelphie] ne déparerait pas un banc sur le Quai de la Ferraille à Paris", 455) e all'istruzione, giudicata troppo permissiva ("Le système de liberté qui règne partout dans les États Unis pourrait être, avec beaucoup de profit, restreint en ce qui regarde l'éducation", 461).

³¹ *Ivi*, 536.

immensa. Le imbarcazioni americane sono più belle, meglio costruite e più veloci, ma afferma anche, con grande disappunto del suo interlocutore, che i battelli inglesi in Canada possono vantare servizi migliori e una maggiore cortesia del personale:

Ici vous avez une nappe propre, un lit avec des draps tout blancs, une serviette pour chacun, une table bien servie, des assiettes changées à chaque mets, des couverts en argent, un capitaine et tout le personnel du bord amiable et obligeant avec les passagers, toutes choses mythologiques et fabuleuses pour un *steamboat* américain.³²

Nel 1842, le critiche di Arese trovano conferma nel lapidario commento di Charles Dickens in viaggio lungo l'Ohio: "In all modes of travelling, the American customs, with reference to the means of personal cleanliness and wholesome ablution, are extremely negligent and filthy".³³ Il severo giudizio è contenuto in *American Notes for General Circulation*, il *travelogue* che Dickens scrive di ritorno dal suo primo viaggio negli Stati Uniti.³⁴ Dopo aver visitato il New England, New York, Philadelphia e Washington, ma anche Richmond e Fredericksburg in Virginia, Dickens cambia il suo progetto iniziale: invece di proseguire verso sud, decide di raggiungere Pittsburgh per poi dirigersi verso l'Ovest. Provato dal caldo e rattristato dalla prospettiva di trascorrere altro tempo negli Stati del Sud, dove comunque crede gli verrebbe mostrata una versione edulcorata della schiavitù, decide di assecondare un desiderio che lo affascina da tempo:

I began to listen to old whisperings which had often been present to me at home in England, when I little thought of ever being here; and to dream again of cities growing up, like palaces in fairy tales, among the wilds and forests of the west.³⁵

Dickens si rende presto conto che negli Stati Uniti gli spostamenti da una città all'altra si trasformano spesso in avventure faticose e poco piacevoli. Viaggiando in treno da Boston a Lowell, ad esempio, nota che il forte rumore e i sobbalzi dei vagoni accompagnano i passeggeri per tutta la durata del viaggio. Le vetture hanno un aspetto trasandato che ricorda all'autore quello degli omnibus, mentre l'aria nelle carrozze degli uomini è resa soffocante dall'abitudine dei passeggeri di fumare e dalla presenza di una stufa sempre accesa. Dickens non ha maggiore fortuna con

³² *Ibidem*.

³³ Dickens, *American Notes*, II, 75.

³⁴ Dickens ritorna negli Stati Uniti nel novembre del 1867. Il suo nuovo viaggio si conclude nell'aprile dell'anno successivo. Vedi Nicolas Bentley, Michael Slater e Nina Burgis, *The Dickens Index* (Oxford: Oxford UP, 1988), 301.

³⁵ Dickens, *American Notes*, I, 307.

i mezzi di trasporto dell'Ovest, e i battelli a vapore non fanno eccezione. Giunto a Pittsburgh, deve infatti attendere tre giorni prima che la sua imbarcazione molli gli ormeggi, nonostante le vane promesse del capitano. Anche l'aspetto dei battelli lo delude. Fin dal suo primo viaggio lungo il Long Island Sound, tra New Haven e New York, Dickens è colpito dalle dimensioni e dalla struttura di queste imbarcazioni che si sviluppano su più ponti sovrapposti. Come se cercasse un termine di riferimento plausibile per i lettori inglesi, introduce così un beffardo paragone in cui si prende gioco della forma imponente, insolita e sgraziata del battello su cui viaggia:

This was the first American steamboat of any size that I had seen; and certainly to an English eye it was infinitely less like a steamboat than a huge floating bath. I could hardly persuade myself, indeed, but that the bathing establishment off Westminster Bridge, which I left a baby, had suddenly grown to an enormous size; run away from home; and set up in foreign parts as a steamer.³⁶

L'imbarcazione è fonte di divertita perplessità per l'autore, che sembra riuscire a descriverla solo facendo ricorso ad immagini poco lusinghiere. Il ponte di coperta e il *boiler deck*, gremiti di merci, assomigliano a "any second or third floor in a stack of warehouses",³⁷ mentre un battello in avvicinamento incarna i tratti mostruosi di un essere ibrido, che è al contempo macchina e animale: "when another of these dull machines comes splashing by, you feel quite indignant with it, as a sullen cumbrous, ungraceful, unshiplike leviathan".³⁸ Qualche giorno dopo, invece, il piccolo battello che lo trasporta sul Potomac non gli appare diverso da un'Arca di Noè in versione giocattolo.³⁹ La descrizione che più umoristicamente denota l'estraneità delle imbarcazioni americane rispetto ai modelli di riferimento dello scrittore è quella dedicata al *Messenger*, il battello a vapore che lo porta da Pittsburgh a Cincinnati:

In the first place, they have no mast, cordage, tackle, rigging, or other such boat-like gear; nor have they anything in their shape at all calculated to remind one of a boat's head, stem, sides, or keel. Except that they are in the water, and display a couple of paddle-boxes, they might be intended, for anything that appears to the

³⁶ *Ivi*, I, 184.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ *Ivi*, I, 185.

³⁹ *Ivi*, II, 3.

contrary, to perform some unknown service, high and dry, upon a mountain top.⁴⁰

Tutti gli elementi che l'esperienza comune permette di associare alla navigazione sono assenti nei battelli dell'Ovest, la cui forma è per l'autore ancora più insolita rispetto alle imbarcazioni dell'Est. Le difficoltà che Dickens avverte nel descrivere l'aspetto del *Messenger*, seppure umoristicamente amplificate, sembrano anticipare il disagio provato nel prendere parte alla vita di bordo. Gli interni dell'imbarcazione sono infatti apprezzati da Dickens soprattutto perché gli assicurano uno spazio privato, quello della cabina, oltre il quale si aprono gli spazi comuni, dominati dalla grettezza e dalla meschinità degli altri passeggeri. Diversamente dai battelli su cui ha viaggiato fino a quel momento, il *Messenger* è infatti dotato di cabine private che garantiscono tranquillità e riservatezza. Malgrado le dimensioni ridotte, la cabina è per Dickens fonte di grande sollievo perché gli permette di sfuggire a quella "usual dreary crowd of passengers"⁴¹ che ha imparato a conoscere nei suoi precedenti viaggi in battello. Come tuttavia chiarisce in seguito, questo ambiente angusto non è che un ripiego necessario, e così, quando il programma di viaggio lo consente, preferisce dormire a terra, "not coveting the distinction of sleeping in a state-room, when it was possible to sleep anywhere else".⁴² Dickens apprezza molto la balconata esterna, raggiungibile direttamente dalla cabina. Poco frequentata dagli altri passeggeri, è un ottimo punto di osservazione per ammirare la lussureggiante vegetazione sulle sponde dell'Ohio, ma anche un gradito rifugio per sottrarsi alle attenzioni di compagni di viaggio a volte troppo invadenti.

Dickens raggiunge Cincinnati dopo tre giorni di navigazione e poi si imbarca per Louisville, da dove prende un nuovo battello che lo conduce a St. Louis. Durante il viaggio, Dickens nota con rammarico che i battelli si assomigliano tutti, non solo nell'aspetto e nelle strutture, ma anche nella monotona e ripetitiva organizzazione della vita di bordo, e per le identiche caratteristiche dei passeggeri: "The arrangements of the boat were like those of the *Messenger*, and the passengers were of the same order of people. We fed at the same times, on the same kind of viands, in the same dull manner, and with the same observances".⁴³

⁴⁰ *Ivi*, II, 73.

⁴¹ *Ivi*, II, 95.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ *Ivi*, II, 106.

Sebbene sia spesso noioso e poco piacevole, il viaggio di chi può permettersi una cabina è decisamente più comodo rispetto a quello dei passeggeri di terza classe che, come ricorda Dickens, trascorrono le giornate di navigazione “herd [*sic*] together on the lower deck”.⁴⁴ Il loro numero è di solito quattro volte superiore a quello dei passeggeri di prima classe. Buona parte di questi viaggiatori sono battellieri delle *flatboats*, di ritorno a casa dopo aver consegnato il carico, o emigranti, spesso provenienti dall’Europa; molti sono afroamericani liberi, cui è fatto divieto di acquistare biglietti di prima classe.⁴⁵ La parte dell’imbarcazione loro riservata è ben separata da quella degli altri passeggeri. La sistemazione è decisamente spartana e prevede un unico, spoglio stanzone, privo di qualsiasi mobilia se si eccettuano una stufa, delle lanterne e poche cuccette, di solito infestate da pidocchi. Anche gli schiavi sono confinati sul ponte di coperta e devono sopportare privazioni ancora più dure, a volte dopo aver vissuto la drammatica separazione dalle famiglie di origine. Come testimoniano alcune *slave narratives*, viaggiano spesso in gruppo, accompagnati da proprietari e sorveglianti, diretti verso i mercati dove saranno venduti.⁴⁶ William Wells Brown, schiavo in servizio sui battelli dell’Ovest, racconta nelle sue memorie: “There was on the boat a large room on the lower deck, in which the slaves were kept, men and women, promiscuously – all chained two and two, and a strict watch kept that they did not get loose”.⁴⁷ Sebbene rappresentino una componente minoritaria dell’equipaggio (circa il diciotto per cento), gli afroamericani, liberi e schiavi, sono spesso impiegati come cuochi, camerieri, fuochisti, facchini, scaricatori e mozzi.⁴⁸ Alcuni afroamericani liberi arrivano a ricoprire compiti di responsabilità come quello di

⁴⁴ *Ivi*, II, 78.

⁴⁵ Hunter, *Steamboats*, 427. Lungo il Mississippi, la tariffa del biglietto di terza classe per risalire il corso del fiume diminuisce costantemente tra il 1825 e il 1855, permettendo così ad un sempre maggior numero di viaggiatori di utilizzare i battelli a vapore. Vedi Allen, *Western Rivermen*, 163.

⁴⁶ Buchanan, *Black Life*, 88; Schneider, *Old Man River*, 257-59. Per un’analisi della vita degli afroamericani a bordo dei battelli a vapore si rimanda alla monografia di Thomas C. Buchanan *Black Life on the Mississippi*. Le penose condizioni in cui viaggiano gli schiavi afroamericani sui battelli a vapore dell’Ovest sono raccontate anche nel capitolo XII di *Uncle Tom’s Cabin* (1852) di Harriet Beecher Stowe.

⁴⁷ William Wells Brown, *Narrative of William W. Brown, a Fugitive Slave. Written by Himself* (Boston: Antislavery Office, 1847), 40.

⁴⁸ Sul ponte di coperta, gli afroamericani sono di solito affiancati da un consistente numero di irlandesi. I frequenti scontri tra i due gruppi inducono alcuni capitani ad assegnare ai mozzi mansioni differenti in base alla loro cultura di appartenenza. Altri capitani, invece, preferiscono evitare qualsiasi forma di interazione assumendo personale dell’uno o dell’altro gruppo. Vedi Buchanan, *Black Life*, 68, 75.

capo fuochista, capocuoco e *steward*, ma la maggior parte di loro svolge mansioni molto faticose e, alla fine della giornata, riposa sul pavimento del salone dei ricevimenti o su quello del ponte di coperta, insieme agli schiavi in transito e ai passeggeri di terza classe. Gli schiavi che lavorano a bordo sono talvolta di proprietà dell'armatore oppure, come nel caso di Brown, vengono ceduti temporaneamente dai loro padroni dietro pagamento di un canone.⁴⁹ Come tuttavia ricorda George Byron Merrick, pilota sull'alto corso del Mississippi nella seconda metà dell'Ottocento, i proprietari sono restii a cedere i loro schiavi per farli lavorare sui battelli:

The inclemency of the weather, or the strenuousness of the mate, might result in serious physical deterioration that would greatly depreciate him as a chattel, to say nothing of the opportunities offered him by the northern trip to escape to Canada, and thus prove a total loss.⁵⁰

La vita sul ponte di coperta si rivela dura sia per l'equipaggio sia per i viaggiatori. Henry B. Miller, in viaggio lungo il Mississippi verso Natchez, è tra i passeggeri di terza classe dell'*Alton*. Fin dall'imbarco, il battello si rivela troppo affollato e i rapporti tra i viaggiatori diventano estremamente conflittuali:

We fixed ourselves as well as we could. The boat was very much crowded & some contention amongst the passengers for the rights of the Bunks; we, however, got ours. I travelled & messed with one young man.⁵¹

La situazione peggiora nel corso del viaggio. L'*Alton* imbarca infatti nuovi viaggiatori, tra cui quelli di un battello colato a picco dopo aver colpito uno *snag*, ma anche muli e cavalli, “which finally became rather disagreeable from the stench that they caused”.⁵² Chi viaggia sul ponte di coperta deve affrontare condizioni igieniche precarie e non può contare sui servizi igienici. L'ambiente poco salubre si dimostra spesso fertile terreno di coltura per il colera, che colpisce marinai e passeggeri, diffondendosi poi nei centri abitati lungo i fiumi.⁵³ Il ponte di coperta è anche la parte del battello più esposta ai pericoli della navigazione a vapore proprio

⁴⁹ Bourne, *Rivers of America*, 161; Buchanan, *Black Life*, 13-16, 62-71.

⁵⁰ George Byron Merrick, *Old Times on the Upper Mississippi: Recollections of a Steamboat Pilot from 1854 to 1863* (1909; Minneapolis: U of Minnesota P, 2001), 64.

⁵¹ Miller, “Deck Passage”, 83-84.

⁵² *Ivi*, 85.

⁵³ Allen, *Western Rivermen*, 163-64; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 217-20, 236; T.R. Smith, *River of Dreams*, 71-72.

perché più vicino alla sala macchine. Come testimoniano infatti molte cronache del periodo, esplosioni delle caldaie, fughe di vapore e incendi sono piuttosto frequenti a bordo, e i passeggeri che viaggiano ammassati su questo ponte hanno maggiore difficoltà nel raggiungere le vie di fuga per mettersi in salvo.⁵⁴

La ripresa della navigazione dopo una sosta è il momento più critico per il sistema di propulsione a vapore, spesso per la colpevole distrazione dei macchinisti che dimenticano di rifornire d'acqua le caldaie.⁵⁵ Nelle sue memorie di viaggio, Francesco Arese racconta la terribile esperienza di cui è testimone a St. Louis nel 1837:

Une immense masse de fumée blanche ou plutôt de vapeur, des cris horribles, des corps humains, des caisses, des ballots de marchandises, des planches qui descendaient la rivière, tout cela lancé pêle-mêle, ne laissait aucun doute sur le malheur qui venait d'arriver: il y a eu 7 hommes tués et plusieurs grièvement blessés – j'en vis deux dont la peau avait été enlevée par l'eau bouillante et qui détachée de la poitrine pendait presque sur les cuisses; c'était horrible à voir.⁵⁶

La prevalente accumulazione paratattica e la sintassi frammentata del lungo periodo ben comunicano la concitazione che segue l'incidente. Il ritmo incalzante del passo permette infatti al lettore di visualizzare in rapida sequenza, quasi fossero dei fotogrammi, tutto ciò che viene scagliato in aria dalla violenza dell'esplosione e che il fiume trascina con sé. Per i presenti, i segnali della tragedia sono inequivocabili. “Cette fois-ci aussi” scrive Arese, al corrente dei problemi della navigazione a vapore “la chaudière a sauté au moment de partir après une petite halte”.⁵⁷

Le esplosioni a bordo dei battelli sono episodi molto frequenti soprattutto prima del 1852, anno che segna l'introduzione di misure di sicurezza più severe nella navigazione fluviale. Il governo federale impone infatti regolari controlli delle caldaie e dei macchinari, ma anche un periodo di formazione per gli ufficiali di bordo, *in primis* per il pilota e il macchinista. Nei cinque anni che precedono il

⁵⁴ Allen, *Western Rivermen*, 164-65; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 118, 220-21. Come ricorda Louis C. Hunter (*Steamboats*, 437), i passeggeri che viaggiano sul ponte di coperta sono più spesso vittime dei naufragi rispetto agli altri perché si trovano più distanti dallo *hurricane deck*, di solito collocato in posizione abbastanza elevata da rimanere al di sopra della corrente, anche quando il resto dell'imbarcazione viene sommerso.

⁵⁵ Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 68.

⁵⁶ Arese, “Notes d'un voyage”, 477.

⁵⁷ *Ibidem*.

cosiddetto “Steamboat Act”, le imbarcazioni distrutte dalle esplosioni lungo i fiumi dell’Ovest sono in media venticinque ogni anno, mentre le vittime più di mille.⁵⁸ I numerosi incidenti destano la preoccupazione dei turisti stranieri e spesso condizionano la scelta dei loro itinerari. Quando Dickens decide di visitare l’Ovest, molti dei suoi conoscenti gli sconsigliano di intraprendere il viaggio proprio per evitare di utilizzare imbarcazioni che “usually blow up one or two a week in the season”.⁵⁹ Dickens decide di partire ugualmente, ma giunto a Pittsburgh sceglie con cura il battello su cui viaggiare, informandosi sulla storia delle imbarcazioni in partenza e sulla loro sicurezza. Una volta a bordo del *Messenger*, inoltre, si rallegra perché la cabina che gli è stata assegnata si trova a poppa, dunque piuttosto distante dalla pericolosa caldaia. I timori di Dickens emergono tuttavia nel corso della notte, quando osserva un altro battello che diventa ai suoi occhi lo specchio inclemente della precaria condizione in cui lui stesso si trova a viaggiare:

Passing one of these boats at night, and seeing the great body of fire [...] that rages and roars beneath the frail pile of painted wood: the machinery, not warded off or guarded in any way, but doing its work in the midst of the crowd of idlers and emigrants and children, who throng the lower deck: under the management, too, of reckless men whose acquaintance with its mysteries may have been of six months’ standing: one feels directly that the wonder is, not that there should be so many fatal accidents, but that any journey should be safely made.⁶⁰

Emblema della forza arcana che muove il battello, il fuoco delle caldaie assume nel passo i tratti di un primigenio ed indomito elemento naturale (“rages and roars”) che a stento può essere contenuto dalla fragile gabbia rappresentata dall’intelaiatura di legno dell’imbarcazione. Le macchine diventano invece delle belve feroci che colpevolmente non vengono tenute a distanza, o che comunque non sono sorvegliate come sarebbe necessario (“not warded off or guarded”). Ignari del pericolo, i passeggeri del ponte di coperta affidano le loro sorti a uomini che sono stati da poco iniziati ai misteri di un culto, quello del progresso, che è per Dickens drammatico e spaventoso come la conclusione del passo.⁶¹

⁵⁸ Hunter, *Steamboats*, 531-38; Schneider, *Old Man River*, 252.

⁵⁹ Dickens, *American Notes*, II, 67.

⁶⁰ *Ivi*, II, 74.

⁶¹ Le immagini del passo richiamano quelle utilizzate da Dickens per descrivere l’arrivo del suo treno a Lowell: “[The train] suddenly awakens all the slumbering echoes in the main street of a large town, and dashes on haphazard, pell-mell, neck-or-nothing, down the middle of the

Particolarmente temuta da tutti i viaggiatori è anche la collisione con uno *snag*, spesso fatale per i passeggeri o per i membri dell'equipaggio che vengono colpiti da questi tronchi d'albero, lunghi anche settanta piedi e dal peso di diverse tonnellate. Gli incidenti più tragici avvengono quando l'urto con gli *snags* apre una falla nello scafo. In questi casi, il battello affonda in pochi minuti, causando l'annegamento di molte persone. Più spesso, l'urto danneggia la ruota a pale o il ponte di coperta, a volte impedendo all'imbarcazione di proseguire il viaggio.⁶² Dickens racconta che il suo battello diretto a St. Louis è in diverse occasioni costretto ad interrompere la navigazione per aggirare gli *snags*. Di notte, quando la visibilità è ridotta, l'ordine di bloccare le macchine è ancora più frequente e molto spesso i passeggeri sono destati dalla campana che segnala il pericolo imminente. Il rumore degli urti contro i tronchi alla deriva è per Dickens un'ulteriore fonte di preoccupazione “which renders it no easy matter to remain in bed”.⁶³ Le condizioni di navigazione, già proibitive all'andata, trasformano il viaggio di ritorno in un'esperienza prossima all'incubo:

The boat, proceeding at the rate of twelve or fifteen miles an hour, has to force its passage through a labyrinth of floating logs, which, in the dark, it is often impossible to see beforehand or avoid. All that night, the bell was never silent for five minutes at a time; and after every ring the vessel reeled again, sometimes beneath a single blow, sometimes beneath a dozen dealt in quick succession, the lightest of which seemed more than enough to beat in her frail keel, as though it had been pie-crust. Looking down upon the filthy river after dark, it seemed to be alive with monsters, as these black masses rolled upon the surface, or came starting up again, head first, when the boat, in ploughing her way among a shoal of such obstructions, drove a few among them for the moment under

road. There—with mechanics working at their trades, and people leaning from their doors and windows, and boys flying kites and playing marbles, and men smoking, and women talking, and children crawling, and pigs burrowing, and unaccustomed horses plunging and rearing, close to the very rails—there—on, on, on—tears the mad dragon of an engine with its train of cars; scattering in all directions a shower of burning sparks from its wood fire; screeching, hissing, yelling, panting; until at last the thirsty monster stops beneath a covered way to drink, the people cluster round, and you have time to breathe again” (*American Notes*, I, 151-52). Si notino in particolare il riferimento al fuoco, l'immagine del drago-mostro e quella delle sue potenziali vittime, anche qui inconsapevoli dei rischi rappresentati dall'avanzata del progresso. Per un'analisi del ruolo del treno e della ferrovia nella narrativa di Dickens si rimanda a Remo Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna* (Torino: Bollati, 2002). La monografia di Ceserani prende in considerazione *Dombey and Son* (80-87) e il racconto “No. 1 Branch Line. The Signal-Man” (102-07).

⁶² Hunter, *Steamboats*, 273.

⁶³ Dickens, *American Notes*, II, 111.

water. Sometimes the engine stopped during a long interval, and then before her and behind, and gathering close about her on all sides, were so many of these ill-favoured obstacles that she was fairly hemmed in; the centre of a floating island; and was constrained to pause until they parted, somewhere, as dark clouds will do before the wind, and opened by degrees a channel out.⁶⁴

I tronchi alla deriva, inizialmente descritti come un labirinto immerso nell'oscurità, prendono vita subito dopo, trasformandosi in creature mostruose che viaggiano in banchi e partecipano alla natura torbida e oscura del fiume ("black masses", "a shoal", "the filthy river after dark, it seemed to be alive with monsters"). La resistenza opposta dalla chiglia sembra essere disperata e risibile ("as though it had been pie-crust"), mentre il battello assume i tratti di un pugile stordito da una raffica di colpi ("reeled again", "a single blow [...] a dozen dealt in quick succession"). L'imbarcazione non può così che arrendersi ("sometimes the engine stopped"), rassegnata a subire l'assedio del nemico ("gathering close about her on all sides", "she was fairly hemmed in"). Ormai circondato e immobilizzato, il battello arriva a condividere la natura stessa dell'avversario, divenendo il centro di un'unica instabile entità ("the centre of a floating island"). Senza apparenti ragioni, se non quelle di un imperscrutabile ordine naturale ("as dark clouds will do before the wind"), il nugolo di mostri talvolta si dirada, lasciando al battello una momentanea via di fuga. Il ricco e potente linguaggio figurato del passo, dominato da elementi visivi, è inizialmente sostenuto da percezioni sonore ("the bell was never silent", "ring") che contribuiscono a plasmare un ambiente ostile e inquietante in cui il battello, simbolo del progresso tecnologico, deve necessariamente arrendersi ai capricci del Grande Fiume.

I timori di Dickens si trasformano per Eliza Steele in una pericolosa esperienza, seppure senza serie conseguenze. La tranquilla navigazione del battello su cui viaggia lungo l'Ohio viene infatti turbata da un evento inatteso:

Suddenly a terrific and astounding bang, clang and clatter, as if the boat had been cracked to atoms, the wheel house was broken in pieces, the boards flew over me, and a torrent of water flowing from it nearly washed me from the deck. In a moment every one tumbled out and rushed upon the deck exclaiming, "what's the matter?" "are we snagged?"—"had the boiler burst?"—"is it a sawyer?" The old Kentucky lady who had stepped out first, took her pipe from her

⁶⁴ *Ivi*, 146-47.

mouth and said quietly, "It's only a log;" "Oh, only a log;" "nothing but a log," echoed from every mouth, and returning to their cabins they all stepped into their berths again. I looked around me in amazement. "Only a log" said I to myself.⁶⁵

L'autrice, originaria di New York, non è ancora al corrente dei pericoli della navigazione sui fiumi dell'Ovest e l'improvviso incidente le sembra inspiegabile. Anche l'affermazione della signora del Kentucky, "It's only a log", la lascia ugualmente interdetta. Desiderosa di conoscere le ragioni dell'accaduto, avvicina l'esperta passeggera per chiedere chiarimenti, scoprendo così che il tronco di cui tutti parlano si è incastrato nelle pale della ruota. Steele accetta di buon grado la pungente osservazione della signora del Kentucky ("You seem a *stranger* child"⁶⁶) e subito dopo, incurante di sembrare ridicola, racconta la sua iniziazione ai pericoli della navigazione – ma anche al carattere degli abitanti dell'Ovest – ad una ragazza ancora turbata dall'incidente. Con sua grande soddisfazione, la storia riesce a rallegrarla ("She laughed merrily at my ignorance"⁶⁷), ottenendo così l'effetto sperato.

Non ci sono tuttavia solo esplosioni, *snags* e tronchi alla deriva a destare la preoccupazione di passeggeri ed equipaggi. Lungo il Missouri, l'Alto Mississippi e su ampi tratti dei loro affluenti, la progressiva riduzione della profondità dei fiumi all'inizio dell'inverno e la successiva formazione di ghiaccio rendono impossibile la navigazione per almeno quattro mesi l'anno. I viaggi sono inoltre molto rischiosi alla fine dell'autunno e all'inizio della primavera, quando grandi lastre di ghiaccio sono quasi invisibili sotto la superficie dell'acqua.⁶⁸ Il battello che trasporta il missionario italiano Samuele Mazzucchelli sul Mississippi verso Galena, "vinto dalla quantità e forza del ghiaccio che discende dalla corrente",⁶⁹ è costretto a fermarsi per scongiurare il rischio di una collisione. L'episodio, avvenuto all'inizio del dicembre del 1836 e narrato nelle sue memorie, costringe il sacerdote e gli altri passeggeri ad un lungo viaggio a piedi che si protrae per i tre giorni successivi.

La vita media di un battello a vapore non supera i cinque anni. Questo dato tiene conto anche di incidenti di altra natura come collisioni e incagli, a volte resi più funesti dalle tecniche di costruzione e dai materiali impiegati, leggeri ma poco

⁶⁵ Steele, *A Summer Journey*, 212.

⁶⁶ *Ivi*, 213.

⁶⁷ *Ivi*, 214.

⁶⁸ Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 54.

⁶⁹ Samuele Mazzucchelli, *Memorie storiche ed edificanti d'un missionario apostolico dell'Ordine dei Predicatori fra varie tribù di selvaggi e fra i Cattolici e Protestanti negli Stati-Uniti d'America* (Milano: Boniardi, 1844), 186.

resistenti ad urti e continue sollecitazioni.⁷⁰ Malgrado i rischi sempre in agguato, la navigazione a vapore si dimostra comunque in grado di garantire ampi profitti agli armatori. Come ricorda Russell Bourne, “the game was so rich that the owner of a destroyed boat, upon receiving news of the disaster, usually ordered his next one without a pause”.⁷¹

Nei primi anni, il numero degli uomini in servizio sui battelli è ridotto: il capitano, il pilota, il macchinista (*engineer*) e quattro o cinque mozzi sono spesso gli unici membri del personale di bordo. Il progressivo aumento delle dimensioni delle imbarcazioni determina in pochi anni un considerevole ampliamento anche nella rosa dello stato maggiore e dell’equipaggio. Già nel 1831, il personale di un battello di stazza media arriva a circa venti persone. Le imbarcazioni più grandi e prestigiose vantano invece numeri ancora superiori. Nel 1852, ad esempio, a bordo dell’*Eclipse* lavorano centoventuno persone. Oltre agli ufficiali, prestano servizio sul battello settanta mozzi e fuochisti, venticinque camerieri e *steward*, cinque cuochi e tre sottufficiali.⁷²

L’aumento della concorrenza porta inoltre molti armatori ad investire nei servizi offerti ai viaggiatori. Buona parte del successo di un battello è legata all’intrattenimento che è in grado di offrire, per questo motivo le esibizioni musicali e le serate danzanti sono molto frequenti. Sulle imbarcazioni più prestigiose come l’*Eclipse*, musicisti o perfino piccole orchestre intrattengono i viaggiatori di prima classe, ma anche sui battelli meno costosi alcuni membri dell’equipaggio danno spesso prova del loro talento musicale esibendosi per i passeggeri.⁷³

Per molti uomini, il tedio della navigazione è alleviato dal consumo di alcolici. Come ricorda Charles Dickens, anche se durante i pasti “there is nothing to drink upon the table, but great jugs full of cold water”,⁷⁴ i passeggeri possono comunque contare sul bar del battello, da cui provengono, perfino all’ora della

⁷⁰ Hunter, *Steamboats*, 32-33, 101-03. La vita media dei battelli a vapore sui fiumi della costa orientale è maggiore. A New York, ad esempio, le imbarcazioni in servizio nel 1860 sono in attività mediamente già da otto anni. Vedi Hunter, *Steamboats*, 101.

⁷¹ Bourne, *Rivers of America*, 140.

⁷² Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 145-47. Il successo della navigazione a vapore rappresenta anche un’importante fonte di occupazione per la popolazione che vive lungo i fiumi dell’Ovest. All’inizio degli anni cinquanta, il personale in servizio lungo i fiumi del bacino del Mississippi supera le 14.000 unità. Vedi Hunter, *Steamboats*, 443.

⁷³ Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 203.

⁷⁴ Dickens, *American Notes*, II, 158.

colazione, “whiffs of gin, whiskey, brandy, and rum”.⁷⁵ Il locale è sempre molto affollato e i proventi garantiscono generalmente un buon margine di profitto ai privati o alle società che lo prendono in gestione.⁷⁶

Un'altra forma d'intrattenimento diffusa a bordo è quella del gioco d'azzardo. Molti uomini trascorrono infatti le lunghe ore di viaggio giocando, oppure guardando giocare altri passeggeri. Sebbene le imbarcazioni ostentino spesso cartelli che formalmente vietano il gioco d'azzardo, sono pochi i capitani che fanno davvero rispettare la regola.⁷⁷ Il tavolo da gioco è un luogo centrale nella vita sociale dei battelli e i bari, nascosti dietro una maschera di *gentlemen* rispettabili e onorevoli, sono una presenza abituale.⁷⁸

I battelli diventano il ricettacolo di bari e giocatori d'azzardo di professione soprattutto a partire dagli anni trenta dell'Ottocento, quando le bische che sorgono negli approdi lungo l'Ohio e il Mississippi sono costrette a chiudere i battenti per le sempre più numerose iniziative volte a riqualificare le città di fiume. Numerosi comitati civici, sorti in centri urbani come Cincinnati, Natchez e Memphis, organizzano infatti retate per sradicare il gioco d'azzardo dai centri abitati.⁷⁹ Anche New Orleans, da molti considerata la capitale del vizio lungo il Mississippi, appare così negli anni quaranta dell'Ottocento come una città più ordinata e sicura rispetto al passato. Le autorità hanno in questo caso optato per una strategia di isolamento del gioco d'azzardo e della prostituzione, confinando bische e bordelli in alcuni quartieri, come il famigerato Swamp.⁸⁰ Non sempre, tuttavia, bari e giocatori d'azzardo accettano pacificamente l'allontanamento dalle città di fiume. Nel 1835, a Vicksburg, un dottore membro della milizia cittadina viene ucciso da un gruppo di cinque giocatori che si è barricato all'interno di una bisca, deciso a non abbandonare la posizione. La resistenza dei rivoltosi non dura a lungo e, dopo la

⁷⁵ *Ivi*, II, 61.

⁷⁶ Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 213.

⁷⁷ Thomas D. Clark, *The Rampaging Frontier: Manners and Humors of Pioneer Days in the South and the Middle West* (Indianapolis: Bobbs, 1939), 92; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 197.

⁷⁸ Per una raccolta di testimonianze dirette, ricostruzioni storiche e aneddoti umoristici che raccontano la vita dei giocatori d'azzardo lungo il Mississippi, si rimanda all'antologia curata da B.A. Botkin *A Treasury of Mississippi Folklore: Stories, Ballads, Traditions and Folkways of the Mid-American River Country* (New York: Crown, 1955), 218-45; e a quella curata da Thomas Ruys Smith *Blacklegs, Card Sharps, and Confidence Men: Nineteenth-Century Mississippi River Gambling Stories* (Baton Rouge: Louisiana State UP, 2010).

⁷⁹ Allen, *Western Rivermen*, 194-96; T.R. Smith, *River of Dreams*, 157-58.

⁸⁰ Allen, *Western Rivermen*, 196, 204.

cattura, la comunità inferocita decide di impiccarli.⁸¹ Le iniziative degli zelanti cittadini delle città di fiume ottengono il più delle volte i risultati sperati, anche se i giocatori finiscono per trovare ospitalità a bordo dei battelli a vapore, spesso con il tacito consenso dei capitani, preoccupati di perdere assidui passeggeri, o con la complicità di altri membri dell'equipaggio, desiderosi di spartire gli utili del gioco.⁸² “From morning to night”, racconta Charles Joseph Latrobe, in viaggio lungo il Mississippi, “the dirty pack[s] of cards are passed from hand to hand”.⁸³ Nel 1826, anche Donald Macdonald, sempre a bordo di un battello che solca il Grande Fiume, annota nel suo diario che il gioco è l'attività di intrattenimento più diffusa tra gli uomini: “The gentlemen on board passed their time at cards & backgammon, and frequently had disputes about the game”.⁸⁴ Molti viaggiatori, come lo stesso Macdonald, non disdegnano di unirsi alle compagnie di giocatori; altri, come il geologo inglese George William Featherstonhaugh, denunciano invece la scarsa moralità dei passeggeri e la riprovevole connivenza delle autorità di bordo. Featherstonhaugh si trova negli Stati Uniti per effettuare dei rilievi topografici e, di ritorno dall'Arkansas nel 1834, si imbarca su un battello frequentato da “unblushing, degraded scoundrels”.⁸⁵ Il tenente e il capitano dell'esercito che viaggiano con lui non fanno nulla per smantellare la bisca e neppure le rimostranze che Featherstonhaugh presenta al capitano del battello riescono a sortire l'effetto sperato:

When I talked to him about his printed rules, he plainly told me that he did not pretend to execute them; that what I complained of were the customs and manners of the country, and that if he pretended to enforce the rules he should never get another passenger.⁸⁶

Come per altri passeggeri europei, il battello diviene per Featherstonhaugh un'occasione di scontro con le usanze dell'Ovest, un mondo dove i principi morali dei viaggiatori sono spesso palesemente ignorati, se non irrisi. Altri viaggiatori si

⁸¹ Jonathan Kelley Falconbridge, *Dan. Marble: A Biographical Sketch of That Famous and Diverting Humorist* (New York: DeWitt, 1851), 119-23; T.R. Smith, *River of Dreams*, 156.

⁸² Allen, *Western Rivermen*, 196; Clark, *The Rampaging Frontier*, 92; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 199.

⁸³ C.J. Latrobe, *The Rambler*, I, 296.

⁸⁴ Donald Macdonald, “The Diaries of Donald Macdonald”, *Indiana Historical Society* 14.2 (1942): 342.

⁸⁵ George William Featherstonhaugh, *Excursion Through the Slave States: From Washington on the Potomac, to the Frontier of Mexico; with Sketches of Popular Manners and Geological Notices* (London: Murray, 1844), II, 242.

⁸⁶ *Ivi*, II, 243.

dimostrano più tolleranti nei confronti del gioco d'azzardo. L'attore inglese Joseph L. Cowell, in viaggio verso New Orleans, avverte un sentimento di fratellanza nei confronti dei giocatori che considera, proprio come gli attori, spesso ingiustamente "misrepresented and abused".⁸⁷ Ralph Waldo Emerson, invece, sembra quasi divertito dalla presenza dei giocatori professionisti "who professed to be entire strangers to each other, and, if asked any question respecting the river 'had never been on these waters before'".⁸⁸

Oggetto di scommesse e fonte di intrattenimento per i passeggeri più sprezzanti del pericolo, anche le gare di velocità tra battelli a vapore sono spesso descritte nei diari e nelle memorie di viaggio di quegli anni. Alcune competizioni sono organizzate prima della partenza; più di frequente, invece, le gare iniziano in modo estemporaneo, su iniziativa dei capitani, per dimostrare la superiorità della propria imbarcazione, per assecondare le richieste di annoiati passeggeri, oppure per accaparrarsi nuove merci e viaggiatori giungendo prima dell'imbarcazione rivale nella successiva località di approdo. In ogni caso, le gare permettono ai capitani di aumentare il prestigio del proprio battello e per questo molti macchinisti non esitano, su richiesta del capitano, ad allentare le valvole di sicurezza delle caldaie o ad accelerare la combustione del carburante con resine speciali o con del lardo.⁸⁹ Donald Macdonald racconta che, per tutta la durata del suo viaggio lungo il Mississippi a bordo del *Columbia*, il capitano forza i ritmi della navigazione per arrivare a New Orleans prima del *Paragon*, considerata in quegli anni l'imbarcazione più veloce: "He therefore was constantly forward urging on the firemen [...] to keep the furnaces well supplied".⁹⁰ Altrettanto deciso a vincere una gara di velocità è il capitano del battello su cui viaggia Marie Fontenay. Dopo aver bevuto il suo "quatre-vingtième verre de la journée",⁹¹ il capitano lancia la sfida ad un battello che procede nella stessa direzione. I passeggeri sembrano rallegrati dall'iniziativa e incitano l'equipaggio ad aumentare la pressione delle caldaie e dunque la velocità: "Chauffez! Chauffez! Il ne faut pas que ce *rascal* de *steamboat* nous garde à sa queue!".⁹² Solo un insegnante, accompagnatore di un gruppo di alunni di ritorno a

⁸⁷ Joseph L. Cowell, *Thirty Years Passed among the Players in England and America* (New York: Harper, 1844), 94.

⁸⁸ Ralph Waldo Emerson, "To Lidian Emerson" (16-17 giugno 1850), *The Letters of Ralph Waldo Emerson*, a cura di Ralph L. Rusk (New York: Columbia UP, 1939), IV, 211.

⁸⁹ Hunter, *Steamboats*, 405-08; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 137-38, 142.

⁹⁰ Macdonald, "Diaries", 338.

⁹¹ Marie Fontenay, *L'autre monde* (Paris: Nouvelle, 1855), 123.

⁹² *Ibidem*.

New Orleans, protesta vivacemente. La risposta del capitano lo lascia tuttavia senza parole: “Vous n’êtes [*sic*] qu’un imbécile! [...] Dans cinq minutes nous aurons dépassé ce sabot ou bien nous aurons sauté dans l’air à cent cinquante pieds”.⁹³ La vittoria del battello di Fontenay è accolta con tripudio dai passeggeri, che proseguono i festeggiamenti con “des libations qui durèrent toute la nuit”.⁹⁴

Non sempre, tuttavia, l’apparato motore dei battelli riesce a sostenere le prolungate sollecitazioni, e la storia della navigazione sui fiumi dell’Ovest è costellata di incidenti avvenuti durante queste competizioni.⁹⁵ Nelle loro memorie, Francesco Arese e Mark Twain smentiscono la diretta correlazione tra le gare di velocità e gli incidenti, che imputano invece agli errori e alla distrazione dei macchinisti nei momenti meno impegnativi della navigazione:

On a la fausse idée, comme cause générale de l’explosion des bateaux a vapeur, la manie, la rage de joûter [*sic*] de vitesse; je ne puis nullement partager cet avis – quand les bateaux sont en course, le capitaine est sur le pont, le second au timon, les deux ingénieurs à la machine, tout le monde est à son poste et un malheur est presque impossible.⁹⁶

The public always had an idea that racing was dangerous; whereas the opposite was the case [...]. No engineer was ever sleepy or careless when his heart was in a race. He was constantly on the alert, trying gauge-cocks and watching things. The dangerous place was on slow, plodding boats, where the engineers drowsed around and allowed chips to get into the “doctor” and shut off the water supply from the boilers.⁹⁷

⁹³ *Ivi*, 124.

⁹⁴ *Ivi*, 125.

⁹⁵ Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 143.

⁹⁶ Arese, “Notes d’un voyage”, 474.

⁹⁷ Twain, *Mississippi Writings*, 331. Nel gergo della navigazione a vapore, il “doctor” è una pompa azionata da un motore a vapore indipendente che permette di alimentare d’acqua le caldaie, evitando il sovraccarico di pressione. Il curioso nome deriva dunque dalla sua cruciale funzione nel garantire la sicurezza della navigazione. Vedi Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 68; Merrick, *Old Times*, 36. Nel quarto capitolo di *The Gilded Age* (1874), opera scritta insieme a Charles Dudley Warner, Twain racconta la tragica esplosione di un’imbarcazione durante una gara di velocità lungo il Mississippi: “And then there was a booming roar, a thundering crash, and the riddled Amaranth dropped loose from her hold and drifted helplessly away! [...] As soon as possible the Boreas dropped down to the floating wreck and took off the dead, the wounded and the unhurt—at least all that could be got at, for the whole forward half of the boat was a shapeless ruin, with the great chimneys lying crossed on top of it, and underneath were a dozen victims imprisoned alive and wailing for help” (*The Gilded Age and Later Novels*, a cura di Hamlin L. Hill [New York: Library of America, 2002], 35).

Le emozionanti gare di velocità costituiscono un'eccezione alla routine della vita di bordo. Di solito, infatti, i passeggeri di prima classe che non frequentano il bar o il tavolo verde trascorrono le lunghe giornate di navigazione facendo passeggiate e ammirando il paesaggio, oppure chiacchierando o leggendo nel salone. Tuttavia, come ricorda Louis C. Hunter, per i passeggeri europei e per quelli provenienti dall'Est è soprattutto il battello a vapore con la sua eterogenea compagnia di viaggiatori a rappresentare una forma di intrattenimento, ineludibile e non sempre gradita:

Not least absorbing were the passengers themselves with all their diversity of position, occupation, and background, who were brought together and into frequent and unavoidable contact. [...] Western farmers accompanying their produce to market, southern planters returning with their families from a summer sojourn in the North, country merchants on their annual buying trips, well-to-do emigrants headed for the new purchase, politicians bound home from the nation's capital, artists and theatrical companies on tour, members of the titled aristocracy and intelligentsia of Europe, land speculators, editors, preachers, gamblers, and slave traders were all thrown together, often for days, in this mixing bowl of the steamboat world.⁹⁸

⁹⁸ Hunter, *Steamboats*, 403.

3. Compagni di viaggio

Je me résignai donc à descendre de mon observatoire et à passer les longues heures de la journée au milieu de ce monde bizarre qui montait le fleuve avec moi.

Marie Fontenay, *L'autre monde*

Le memorie dei viaggiatori americani e gli articoli dei periodici dell'Ovest sottolineano spesso il carattere positivo della composita moltitudine che viaggia sui battelli, a volte elevata a simbolo dello spirito democratico della nazione. In "Remembrances of the Mississippi" (1855), Thomas Bangs Thorpe riconosce al battello a vapore il merito di rappresentare "the cosmopolitanism of our extraordinary population",¹ mentre dalle pagine del *Western Monthly*, Timothy Flint scrive che l'eterogenea folla dei passeggeri può contribuire allo sviluppo dell'Ovest rendendo più raffinato il gusto dei suoi abitanti: "A steamboat, coming from New Orleans, brings to the remotest villages of our streams and the very doors of the cabins a little Paris, a section of Broadway, or a slice of Philadelphia to ferment in the minds of our young people the innate propension for fashions and finery".²

A volte, tuttavia, i connazionali incontrati a bordo non costituiscono una gradita compagnia per i viaggiatori americani, soprattutto per quelli che provengono dall'Est. Dopo aver tenuto un ciclo di conferenze a Cincinnati, Ralph Waldo Emerson decide di intraprendere un viaggio nell'Ovest. "I learn western Geography, buy maps, & shall see a prairie before I die",³ scrive al fratello William nel maggio del 1850. Qualche giorno dopo si imbarca lungo l'Ohio, poi sul Green River e infine sul Barren River per raggiungere Bowling Green in Kentucky e da lì Mammoth Cave, prima meta del suo itinerario. Forse influenzato dai racconti di altri viaggiatori o dalle descrizioni pubblicate dalla stampa, Emerson nutre grandi aspettative nei confronti dei battelli che, tuttavia, finiscono per essere tradite. In una lettera indirizzata alla moglie Lidian, in cui racconta il viaggio che lo porta da Paducah, cittadina del Kentucky, a St. Louis, afferma infatti: "The boats are very

¹ Thorpe, "Remembrances", 34.

² Timothy Flint, "Progress of the West", *Western Monthly Review* 1.1 (maggio 1827): 26.

³ Ralph Waldo Emerson, "To William Emerson" (29 maggio 1850), *The Letters of Ralph Waldo Emerson*, IV, 207.

cheaply & poorly built, no 'palaces' at all, just made to keep above water from port to port, & generally disabled of one wheel".⁴ La compagnia del battello è invece presentata come "various, but not distinguished".⁵ A bordo si trovano infatti un dottore, un capitano della marina che viaggia insieme alla figlia e un altro "very worthy man",⁶ ma la maggior parte dei viaggiatori è costituita da giocatori d'azzardo e proprietari di piantagioni, "peaceable looking farmer-like men who when they stretch themselves in the pauses of conversation disclose the butts of their pistols in their breast-pockets".⁷

Malgrado il disappunto iniziale, Emerson è affascinato dall'Ovest e dai suoi abitanti.⁸ Giunto a St. Louis annota nei suoi taccuini "a certain largeness in the designs & enterprise of the people"⁹ e la spiccata propensione alla generosità degli abitanti. Le precarie condizioni della vita di frontiera ("every one has the mud up to his knees"¹⁰) e i pericoli della navigazione ("steamboat disasters are as common as musquitoes [*sic*]"¹¹) non scoraggiano infatti il suo desiderio di conoscere i territori dell'Ovest. Nei suoi tour di conferenze del 1852 e del 1853 torna a visitare Cincinnati e St. Louis, viaggiando di nuovo in battello. Un aneddoto appuntato sul suo diario in occasione del primo viaggio entra a far parte del testo della *lecture* "The Anglo-American", letta per la prima volta per al pubblico di Cincinnati nel 1852:

⁴ Emerson, "To Lidian Emerson", 209.

⁵ *Ivi*, 210.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Come testimonia un passo della *lecture* "The Yong American" (1844), l'interesse di Emerson per l'Ovest e la sua "sanative and Americanizing influence" (*Essays and Lectures*, a cura di Joel Porte [New York: Library of America, 1983], 216-17) emerge soprattutto a partire dagli anni quaranta: "We in the Atlantic states, by position, have been commercial, and have, as I said, imbibed easily an European culture. Luckily for us, now that steam has narrowed the Atlantic to a strait, the nervous, rocky West is intruding a new and continental element into the national mind, and we shall yet have an American genius" (*ivi*, 216). Per un'analisi del ruolo che l'Ovest riveste nell'opera di Emerson si rimanda alla biografia di Robert D. Richardson *Emerson: The Mind on Fire* (Berkeley: U of California P, 1995), 477-81; all'articolo di Yves Carlet "Emerson and the West: The Metamorphoses of the 'Great and Crescive Self'", *Études anglaises* 55.4 (2002): 444-55; e alle monografie di Edwin S. Fussell *Frontier: American Literature and the American West* (Princeton: Princeton UP, 1965), 19-25, e di Maurice Gonnaud *An Uneasy Solitude: Individual and Society in the Work of Ralph Waldo Emerson* (Princeton: Princeton UP, 1987), 421-25.

⁹ Ralph Waldo Emerson, "Journal at the West", *Journals and Miscellaneous Notebooks of Ralph Waldo Emerson, Volume XI: 1848-1851*, a cura di A.W. Plumstead, William H. Gilman e Ruth H. Bennett (Cambridge: Belknap P of Harvard UP, 1975), 522.

¹⁰ *Ivi*, 528.

¹¹ *Ivi*, 518.

They once had on the Mississippi a boat called “Skim” drawing so little water that they said it would sail in a heavy dew, and when it got aground, the crew jumped out and put their shoulders under the boat, and lifted it over the bar.¹²

Nella *lecture*, Emerson presenta l'Ovest come componente centrale nell'identità degli Stati Uniti, emblema delle differenze che distinguono la nuova nazione dalla Gran Bretagna. Per comprendere l'Ovest, sembra dunque intuire Emerson, il viaggiatore deve guardare oltre la superficie dei costumi poco raffinati dei suoi abitanti, lodati invece per l'intraprendenza e il coraggio, anche quando questi si esprimono nelle forme iperboliche del *tall tale* di fiume.¹³

Come Emerson, anche Henry B. Miller è colpito dall'eterogenea compagnia del battello. Diversamente da Emerson, tuttavia, Miller viaggia in terza classe diretto verso sud e i passeggeri che incontra sono soprattutto emigranti:

Here, indeed, there was variety; the Deck passengers of the New Orleans Steamboats are generally the hardest kind of people, mostly of the lower or labouring class of people; [...] much Dutch & Irish, & those too of the lowest kind, take passage down the river to the Southern country to spend the winter.¹⁴

Il ponte di coperta diventa per Miller un ottimo punto di osservazione del comportamento dei diversi gruppi etnici presenti a bordo. I viaggiatori tedeschi, ad esempio, trascorrono il tempo tranquillamente, fumando pipe “about the size of a Teapot”,¹⁵ mentre gli Irlandesi, quando hanno a disposizione del whiskey, “which they will alwas [*sic*] have as long as it lasts, which, however, is not very long”,¹⁶ si trasformano in una compagnia chiasiosa e turbolenta. Le occasioni di conflitto non mancano quando qualche passeggero è ubriaco, così i viaggiatori poco inclini alla confusione cercano di sostenersi a vicenda per ristabilire la quiete. Non tutti i passeggeri di terza classe sono, precisa Miller, degli attaccabrighe: molti rispettabili

¹² Ralph Waldo Emerson, “The Anglo-American”, *The Later Lectures of Ralph Waldo Emerson, 1843-1871*, a cura di Ronald A. Bosco e Joel Myerson (Athens: U of Georgia P, 2001), I, 279. Il passo dei taccuini utilizzato da Emerson per la sua *lecture* recita: “They had a boat drawing so little water that they said it would sail in a heavy dew. & when it got aground, they took out the crew, got out, & put their shoulders under the boat & lifted it along” (“Journal”, 522).

¹³ L'incipit della *lecture*, dedicato all'importanza che la velocità rappresenta nella cultura americana, è accompagnato da altri due aneddoti umoristici tratti dalle esperienze di Emerson nell'Ovest (“The Anglo-American”, 279).

¹⁴ Miller, “Deck Passage”, 84.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibidem*.

artigiani (categoria nella quale rientra lo stesso autore) viaggiano infatti sul ponte di coperta e stringono spesso amicizia, “as acquaintances are soon made aboard Steam Boats”.¹⁷

Più fortunata è Eliza Steele, che si ritrova insieme a una distinta comitiva di Virginiani, qualche commerciante e “several persons visiting the towns upon the river”.¹⁸ La vita a bordo si rivela per l'autrice piuttosto piacevole:

Our mornings on board are generally very social, the ladies sitting with the gentlemen of their party, upon the guards, or gathering in groups with their work, while the male passengers are smoking, talking politics or gambling. The negro banjo and merry laugh or joke of some son of Erin echoes up from the lower deck.¹⁹

Nelle memorie di Steele, le descrizioni del paesaggio e le note storiche sulle città di fiume si alternano al racconto di episodi della vita di bordo, dai quali emerge la sua vivace curiosità per i compagni di viaggio e per l'alterità culturale che questi spesso rappresentano. Quando, ad esempio, una ragazza originaria di un piccolo villaggio delle praterie incontrata lungo l'Illinois si interessa ai vestiti indossati dall'autrice, Steele non esita a mostrarle il suo guardaroba. La giovane contraccambia la cortesia e l'autrice sembra sinceramente apprezzare il semplice ma colorato cappellino che la giovane indossa la domenica.

Senza formulare giudizi di valore e mostrando spesso interesse per le novità e per la vita delle persone che incontra sul battello, Steele si rivela anche estranea a condizionamenti moralistici e a pregiudizi ideologici. In viaggio lungo l'Ohio, stringe infatti amicizia con una ragazza del Kentucky che le confessa di essersi sposata nonostante il parere contrario del padre e di essere fuggita con il marito. Con grande felicità della stessa Steele, la storia ha un lieto fine in un approdo lungo l'Ohio, quando i genitori della ragazza salgono a bordo e il padre rivela di aver rifiutato l'assenso solo perché avrebbe voluto essere lui stesso a suggerire il fidanzamento. L'uomo si mostra perfino disposto a ricompensare l'autrice per il sostegno fornito alla figlia offrendole una delle sue schiave, proposta che, almeno nel diario di Steele, cade in un rispettoso ma emblematico silenzio.

Seppure rappresentino una minoranza, anche alcuni passeggeri stranieri sembrano apprezzare i propri compagni di viaggio. Nel suo diario epistolare,

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Steele, *A Summer Journey*, 209.

¹⁹ *Ibidem*.

Giacomo Costantino Beltrami nota divertito che sui battelli a vapore viaggia “une nombreuse compagnie presque toujours assaisonnée de quelque original”.²⁰ Un altro italiano, il conte Francesco Arese, scrive che il gruppo di coloni e cacciatori di pelli con cui parte da St. Louis diretto verso l’alto corso del Missouri rappresenta “un échantillon bien assorti de toutes les nuances de la peau humaine des Européens, des créoles, des nègres, des mulâtres, en différents degrés, des métis”.²¹ Bandita ogni censura moralistica, Arese descrive gli altri viaggiatori come “de braves garçons pleins de vie et d’activité, bien lestes, bien en train, bien dégourdis, et surtout aimant plus le *wiskey* [*sic*] que le bon Dieu et ne craignant pas plus le Diable que les balles et les flèches des Indiens”.²² Come nota Mario Maffi, tuttavia, la vita di frontiera mette in atto una “una sorta di osmosi fra esploratori-coloni e indiani”²³ e molti dei passeggeri che si trovano a bordo del battello ricordano ad Arese, sia nell’aspetto sia negli atteggiamenti, proprio i temutissimi nativi.

Anche Francis Parkman, come Arese in viaggio lungo il Mississippi e il Missouri, è colpito dalla composita folla incontrata sul battello che lo porta da St. Louis a Independence, nel Missouri. Scrive infatti nel suo *The California and Oregon Trail* (1847-1849): “In her cabin were Santa Fe traders, gamblers, speculators, and adventurers of various descriptions, and her steerage was crowded with Oregon emigrants, ‘mountain men’, negroes, and a party of Kansas [*sic*] Indians, who had been on a visit to St. Louis”.²⁴ La “numerosissima compagnia di signori e signore americane”²⁵ incontrata a bordo non risulta sgradita neppure a Samuele Mazzucchelli, in viaggio da St. Louis a Cincinnati. Il missionario si ritrova infatti “assai occupato a soddisfare le domande di chi per curiosità o pel desiderio di istruirsi amava sapere qualche cosa intorno alla vera dottrina della Chiesa”.²⁶ Pur

²⁰ Beltrami, *La découverte*, 4.

²¹ Arese, “Notes d’un voyage”, 479.

²² *Ibidem*.

²³ Maffi, “St. Louis”, 194.

²⁴ Francis Parkman, *The California and Oregon Trail: Being Sketches of Prairie and Rocky Mountain Life* (New York: Putnam, 1849), 10. La descrizione di Parkman, ripresa da Herman Melville nella sua recensione pubblicata sul *Literary World* il 31 marzo 1849, rappresenta insieme a “The Big Bear of Arkansas” (1841) di Thomas Bangs Thorpe una delle fonti che potrebbe aver ispirato Melville nella scelta dell’ambientazione di *The Confidence-Man: His Masquerade* (1857). Vedi a questo proposito l’edizione del romanzo melvilliano curata da Hershel Parker e Mark Niemeyer (New York: Norton, 2006), 16. Per un’analisi dello sketch di Thorpe si veda *infra*, 179-84. Il rapporto del romanzo melvilliano con l’opera degli umoristi della frontiera è invece trattato nella seconda parte del quarto capitolo del presente lavoro.

²⁵ Mazzucchelli, *Memorie*, 306.

²⁶ *Ibidem*.

apprezzando la curiosità dei suoi interlocutori, che Mazzucchelli riconduce ad un tratto caratteristico e positivo della società americana, i viaggiatori del battello con cui si intrattiene gli appaiono depositari di quel “falso modo di ragionare sulla fede e dei falsi principj religiosi della più parte del protestanti, non ostante [*sic*] la loro educazione in altri rami”.²⁷ Convinto della legittimità e del valore della propria missione, Mazzucchelli interpreta il confronto religioso come un’occasione per “parlare delle verità della fede”²⁸ che, per il sacerdote, non può che essere quella cattolica.²⁹

Un pastore protestante altrettanto intransigente è tra i pochi passeggeri che Harriet Martineau mostra di non gradire mentre è in viaggio sul Mississippi diretta a Smithland, nel Kentucky. La “great mixture”³⁰ che caratterizza la compagnia dei viaggiatori è molto eterogenea anche per appartenenza religiosa e, secondo l’autrice, l’intolleranza del pastore nei confronti delle altre confessioni lo rende “the last person to conduct the worship of a large company whose opinions and sentiments were almost as various as their faces”.³¹ Anche se la conversazione a bordo è il più delle volte “far from lively”,³² Martineau non disdegna la compagnia degli altri passeggeri con cui trascorre due o tre ore nel corso del pomeriggio. Come Steele, anche Martineau mostra di essere curiosa ed aperta nei confronti di quella alterità culturale rappresentata dalle “crowds of gay passengers”³³ che viaggiano insieme a lei.

Molto spesso, tuttavia, i viaggiatori inglesi vedono nei passeggeri americani l’espressione del generale decadimento dei costumi della società d’oltreoceano e quindi la prova inequivocabile del fallimento delle istituzioni democratiche. Il giudizio più severo è forse quello di Frances Trollope:

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ La polemica contro il Protestantismo e le sue denominazioni è un motivo ricorrente nelle memorie di Mazzucchelli. In un passo della sua opera, le argomentazioni dei ministri protestanti vengono definite “traviamenti del loro intelletto” (42), in un altro, la loro fede viene additata come “pervertimento della vera religione di Cristo” (129). Mazzucchelli considera inoltre l’abolizione del celibato dei pastori una pratica deleteria perché porta i ministri del culto a preoccuparsi più della propria prole e del suo futuro che non delle anime dei fedeli (202). In un altro passo, il sacerdote si scaglia contro la stampa periodica, che egli ritiene dominata da giornalisti protestanti colpevoli di diffondere accuse infamanti contro la Chiesa cattolica (324).

³⁰ Harriet Martineau, *Retrospect of Western Travel* (London: Saunders, 1838), II, 7.

³¹ *Ivi*, II, 19.

³² *Ivi*, II, 11.

³³ *Ivi*, II, 6.

Let no one who wishes to receive agreeable impressions of American manners, commence their travels in a Mississippi steamboat; for myself, it is with all sincerity I declare, that I would infinitely prefer sharing the apartment of a party of well conditioned pigs to being confined to its cabin.³⁴

Sebbene viaggi in prima classe, Trollope scrive di trovarsi circondata da sporcizia e volgarità. La pulizia degli ambienti è poco curata – un tappeto, scrive, avrebbe avuto bisogno della penna di Swift per essere descritto – e i passeggeri a bordo, tutti uomini, non rispettano neppure i principi elementari della buona educazione. La scrittrice è disgustata dalla frequente abitudine degli uomini ad espettorare, spesso senza prestare attenzione alla presenza altrui, e trova ripugnante la foga con cui si avventano sul cibo. Il linguaggio dei suoi compagni di viaggio è altrettanto inappropriato, informale e spesso scurrile, sebbene i passeggeri sembrano tutti appartenere allo stato maggiore dell'esercito.³⁵ Senza troppe circonlocuzioni, la scrittrice comunica tutta la sua repulsione: "It was impossible not to feel repugnance to many of the novelties that now surrounded me".³⁶ Le interminabili e veementi discussioni politiche, il paesaggio desolato e monotono, perfino l'incaglio di uno dei battelli su cui viaggia rendono l'esperienza di Trollope un vero incubo e contribuiscono a spegnere in lei il già scarso entusiasmo per la democrazia americana.³⁷

Come osserva Christopher Mulvey, i viaggi rappresentano per i turisti inglesi un momento quasi epifanico di presa di coscienza che "the American crowd was no aggregation of gentlemen".³⁸ Di fronte alle ripetute e imperdonabili trasgressioni delle più elementari buone maniere, i viaggiatori inglesi si mostrano disorientati ma, ancora più spesso, profondamente infastiditi. La reazione – in

³⁴ Frances Trollope, *Domestic Manners of the Americans* (London: Whittaker, 1832), I, 19.

³⁵ Lo sdegno di Trollope per il disdicevole comportamento dei militari di alto grado trova spazio anche nella miscellanea di viaggio *The Domestic Manners of Americans; or Characteristic Sketches of the People of the United States. By Recent Travellers* (Glasgow: Griffin, 1836): "A great number of the gentlemen on board were dignified by the titles of general, colonel, major, and so on; but their frightful manner of feeding—plunging the whole blade of the knife into their mouths—picking their teeth with pocket knives—the strange and uncouth phrases and pronunciation, distinguished them very disagreeably from the *militaires* of Europe" (11). Il volume raccoglie, a volte parafrasandoli, passi delle più note memorie di viaggio negli Stati Uniti. Frances Trollope è tra gli autori più spesso citati.

³⁶ F. Trollope, *Domestic Manners*, I, 24.

³⁷ Peter Conrad, *Imagining America* (London: Routledge, 1980), 31, 37-38; T.R. Smith, *River of Dreams*, 91.

³⁸ Christopher Mulvey, *Transatlantic Manners: Social Patterns in Nineteenth-Century Anglo-American Travel Literature* (Cambridge: Cambridge UP, 1990), 113.

parte dovuta ai tratti “relentlessly genteel”³⁹ che la letteratura di viaggio dell’Ottocento attribuisce al narratore – trova a bordo dei battelli una sua virulenta espressione. Il commento di Charles Joseph Latrobe è perentorio e inequivocabile: “The mass of the society met with upon the Western boat is, as far as a transient traveller may be allowed to plead his individual experience, to be designated by the single term, bad”.⁴⁰ L’autore rivendica l’oggettività dell’osservazione, dicendosi convinto che il suo giudizio sarà condiviso da tutti i passeggeri provvisti di “pretensions to education and moral feeling [...] whether they be from the Eastern or Midland States, or from Europe”.⁴¹ Le parole di Marie Fontenay, in viaggio lungo il Mississippi da New Orleans a St. Louis, confermano le considerazioni di Latrobe. La censura dei costumi di bordo non è infatti prerogativa dei soli viaggiatori inglesi. “Je fus choqué [*sic*] de ces mœurs libres”, scrive Fontanay, che sottolinea come buona parte dei viaggiatori “ignoraient ce que c’est qu’un procédé et qu’une politesse”.⁴² Fontenay si mostra particolarmente contrariata dal gioco d’azzardo e dalla diffusa abitudine di bere alcolici a qualsiasi ora, ma riserva critiche sferzanti anche ai molti passeggeri che, giocherellando con i loro coltellini, deturpano mobili e strutture di bordo. Non meno riprovevole è per l’autrice l’abitudine di sedersi appoggiando i piedi sulla più vicina superficie orizzontale, anche quando si tratti di un pianoforte.

Molti viaggiatori europei deplorano inoltre la frequente e diffusa violazione di basilari norme igieniche da parte dei passeggeri americani. In particolare, lo sdegno di Latrobe si appunta sulla consuetudine di utilizzare spazzolini, asciugamani, spazzole e pettini messi a disposizione per uso comune. Sprovvisto di asciugamani personali, scrive ad esempio di preferire il calore della stufa alla prospettiva di utilizzare “the common articles, hung up for the accommodation of some thirty citizens in rotation”.⁴³

Di fronte alle numerose e caustiche critiche dei viaggiatori stranieri, le reazioni degli americani non tardano a farsi sentire. In lettere, spesso anonime,

³⁹ *Ivi*, 9.

⁴⁰ C.J. Latrobe, *The Rambler*, I, 297.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Fontenay, *L’autre monde*, 110.

⁴³ C.J. Latrobe, *The Rambler*, I, 290. La condivisione di pettini e altri accessori da *toilette* non è tuttavia limitata ai fiumi dell’Ovest. In viaggio lungo il Potomac, Dickens traccia un quadro molto simile a quello di Latrobe: “The washing and dressing apparatus for the passengers generally, consists of two jack-towels, three small wooden basins, a keg of water and a ladle to serve it out with, six square inches of looking-glass, two ditto ditto of yellow soap, a comb and brush for the head, and nothing for the teeth. Everybody uses the comb and brush, except myself. Everybody stares to see me using my own; and two or three gentlemen are strongly disposed to banter me on my prejudices, but don’t” (*American Notes*, II, 7).

indirizzate ai periodici nazionali, o all'interno di opere autobiografiche, comuni cittadini e scrittori si scagliano contro quella che ai loro occhi sembra una campagna denigratoria nei confronti degli Stati Uniti. Eliza Steele, giunta quasi alla fine del suo viaggio, confessa che molte delle sue aspettative, basate sui resoconti dei viaggiatori stranieri che l'avevano preceduta, "were far from truth".⁴⁴ Meno diplomatico è invece James Kirke Paulding che dalle pagine del *Graham's Magazine*, nel 1843, lancia un attacco diretto ai turisti inglesi:

Having received my impressions of New Orleans from the race of Smelsingus travelers of the John Bull school, who go about as it were like roaring lions, seeking whom they may devour, and who libel a nation for a bad road or a bad dinner, I was agreeably surprised at finding it one of the most orderly, decorous cities in the world.⁴⁵

Già a partire dalla seconda metà degli anni trenta, inoltre, molti viaggiatori introducono all'interno dei loro scritti di viaggio riferimenti ad altre relazioni, per avallarne i contenuti o per prenderne le distanze. Nell'epilogo delle sue memorie, ad esempio, Francesco Arese torna a parlare dei battelli a vapore per commentare un episodio che ha fatto infuriare alcuni americani da lui incontrati.⁴⁶ Nell'aneddoto, narrato da Frances Anne Kemble in *Journal of a Residence in America* (1835), un passeggero presta di buon grado il suo spazzolino da denti a un altro viaggiatore, ma lo getta nel fiume appena questi glielo restituisce.⁴⁷ La richiesta del passeggero e la sua sorpresa di fronte al gesto del compagno di viaggio tradiscono per gli americani l'intento dell'autrice di alimentare lo stereotipo di una nazione poco rispettosa della pulizia e delle norme igieniche. Basandosi sulla propria esperienza negli alberghi americani, dove è spesso presente uno spazzolino per uso comune, Arese prende tuttavia le difese di Kemble e definisce l'episodio "au moins possible et même très probable".⁴⁸

⁴⁴ Steele, *A Summer Journey*, 228.

⁴⁵ James Kirke Paulding, "The Mississippi", *Graham's Magazine* 22.4 (aprile 1843): 216. Il personaggio di Amelia Wollope in *The Lion of the West* (1831), commedia dello stesso Paulding, è del resto una chiara parodia di Frances Trollope e del suo *travelogue*.

⁴⁶ Nella sua relazione di viaggio, Arese mostra inoltre di conoscere l'opera di Trollope, cui accenna, in termini critici, quando si trova a Cincinnati: "Je vis, à l'extérieur, la maison bâtie par Mss [sic] Trollope dont l'architecture est aussi grotesque, aussi bizarre, que les écrits de la sous-dite" ("Notes d'un voyage", 470).

⁴⁷ Frances Anne Kemble, *Journal of a Residence in America* (Paris: Galignani, 1835), 211. Kemble, tuttavia, prende le distanze da quanto riferito in una nota a piè di pagina: "This happened on board a western steam-boat, I beg to observe, if it happened at all" (*ibidem*).

⁴⁸ Arese, "Notes d'un voyage", 544.

La pubblicazione di *American Notes* di Charles Dickens viene accolta negli Stati Uniti con un risentimento ancora maggiore, perché l'opera rappresenta agli occhi di molti un cocente tradimento della stima e degli onori tributati all'autore durante il viaggio.⁴⁹ Nel corso del *travelogue* Dickens si lamenta spesso dei passeggeri che incontra sui battelli a vapore. Tra Cincinnati e Louisville ha però la fortuna di conoscere Pitchlynn, capo indiano della tribù dei Choctaw e appassionato lettore dei romanzi di Walter Scott, con cui trascorre buona parte del viaggio parlando della situazione dei nativi. Pitchlynn si mostra tristemente consapevole dei rischi che corre il suo popolo, minacciato da "well-skilled men of business"⁵⁰ e ignorato dalle istituzioni federali. L'unico modo per garantirne la sopravvivenza, afferma Pitchlynn più volte, è accettare di essere assimilati in quella stessa società che minaccia di distruggere la cultura dei nativi. Dickens fa di Pitchlynn un eroe tragico, la cui grandezza si staglia poderosa tra quelle "deadly, leaden people"⁵¹ che affollano i battelli. In breve, scrive Dickens, "[he was] another kind of being".⁵²

A bordo del *Fulton* che lo porta da Louisville a St. Louis, Dickens preferisce la solitudine della sua cabina, attendendo con angoscia l'ora dei pasti, quando deve incontrare compagni di viaggio gretti e scontroso:

Sitting down with so many fellow-animals to ward off thirst and hunger as a business; to empty, each creature, his Yahoo's trough as quickly as he can, and then slink sullenly away; to have these social sacraments stripped of everything but the mere greedy satisfaction of the natural cravings; goes so against the grain with me, that I seriously believe the recollection of these funeral feasts will be a waking nightmare to me all my life.⁵³

Neppure a distanza di mesi, il ricordo dei penosi momenti vissuti a tavola sembra averlo abbandonato. L'atteggiamento dei passeggeri gli appare come una flagrante

⁴⁹ Per una panoramica sull'accoglienza riservata a Dickens dagli americani, e in particolare dalle città di Boston e New York, si rimanda all'introduzione della raccolta *Dickens on America & the Americans*, a cura di Michael Slater (Austin: U of Texas P, 1978), 8-18. Il testo di Slater illustra inoltre le principali reazioni del pubblico americano al *travelogue* dell'autore (23-25). In "The Dickens Controversy in the *Spirit of the Times*", *PMLA* 85.2 (1970): 278-83, Richard Hauck ricostruisce invece la ricezione di *American Notes* partendo dai commenti dei lettori del settimanale umoristico e analizzando le scelte editoriali del periodico che, negli anni successivi, ridurrà in modo significativo la pubblicazione di passi tratti dalle opere di Dickens.

⁵⁰ Dickens, *American Notes*, II, 97.

⁵¹ *Ivi*, II, 108.

⁵² *Ivi*, II, 99.

⁵³ *Ivi*, II, 106-07.

violazione della sacralità delle occasioni conviviali offerte dalla vita di bordo, in cui egli crede dovrebbe invece emergere la disposizione cordiale e affabile dei viaggiatori verso i propri simili.⁵⁴ Questo tradimento è ai suoi occhi ancora più grave perché viene perpetrato in nome del mero appagamento di impulsi animali, cui i suoi compagni di viaggio obbediscono in modo irriflesso. Gli unici passeggeri ricordati da Dickens con piacere sono dunque, oltre a Pitchlynn, la moglie del capitano del *Fulton* e le poche signore “disposed to be lively and agreeable”.⁵⁵ Non è infatti la mancanza di buone maniere rimproverata da Trollope ai suoi commensali ad infastidire Dickens, quanto piuttosto il distacco e l'insofferenza che gli altri passeggeri mostrano verso chi siede al loro fianco:

There was a magnetism of dulness in them which would have beaten down the most facetious companion that the earth ever knew. A jest would have been a crime, and a smile would have faded into a grinning horror. Such deadly, leaden people; such systematic plodding, weary, insupportable heaviness; such a mass of animated indigestion in respect of all that was genial, jovial, frank, social, or hearty; never, sure, was brought together elsewhere since the world began.⁵⁶

Questo diffuso atteggiamento rende plumbei e opprimenti i ricordi di Dickens e contribuisce a ridimensionare le sue aspettative nei confronti della società americana. Come osserva infatti G.K. Chesterton, l'ideale di democrazia che Dickens sperava di trovare negli Stati Uniti non avrebbe dovuto disconoscere alcuni capisaldi imprescindibili, ereditati dalla cultura inglese: “Why should equality mean that all men are equally rude? Should it not rather mean that all men are

⁵⁴ Anche nei capitoli americani di *The Life and Adventures of Martin Chuzzlewit* (London: Chapman, 1844), Dickens descrive un pranzo a bordo del battello a vapore su cui viaggia il protagonista facendo riferimento alla foga dei commensali e al silenzio che regna tra loro: “They were a very pleasant party. No man had spoken a word; every one had been intent, as usual, on his own private gorging; and the greater part of the company were decidedly dirty feeders” (402). Per un'analisi di *American Notes* e dei suoi legami con *Martin Chuzzlewit* e l'epistolario di Dickens si rimanda a Robert Lawson-Peebles “Dickens Goes West”, *Views of American Landscapes*, a cura di Mick Gidley e Robert Lawson-Peebles (Cambridge: Cambridge UP, 1989), 111-25; Jerome Meckier, “Dickens Discovers America, Dickens Discovers Dickens: The First Visit Reconsidered”, *The Modern Language Review*, 79.2 (1984): 266-77; J. Hillis Miller, “The Sources of Dickens's Comic Art: From *American Notes* to *Martin Chuzzlewit*”, *Nineteenth-Century Fiction* 24.4 (1970): 467-76; Harry Stone, “Dickens' Use of His American Experiences in *Martin Chuzzlewit*”, *PMLA* 72.3 (1957): 464-78.

⁵⁵ Dickens, *American Notes*, II, 107-08.

⁵⁶ *Ivi*, II, 108.

equally polite?”⁵⁷ A bordo dei battelli, invece, Dickens e altri viaggiatori europei si rendono conto che la democrazia ha prodotto un livellamento del comportamento verso uno standard mediocre, “a convergence from both above and below on the middle mode of manners”⁵⁸.

A partire dal soggiorno a New York, e con maggiore frequenza e intensità mentre prosegue il suo viaggio nel Sud e nell'Ovest, le occasioni per criticare la società americana e le sue istituzioni diventano per Dickens sempre più numerose.⁵⁹ Il suo disappunto è spesso amplificato dalla percezione che la democrazia abbia tradito i principi di genuino umanesimo cui dovrebbe ispirarsi, producendo una società in cui sono state eliminate non solo le differenze di classe, ma anche quelle individuali. Le aspettative dei passeggeri che, come Dickens, credono che le istituzioni democratiche abbiano accentuato e legittimato l'affermazione delle diversità individuali sono dunque generalmente frustrate. I viaggiatori inglesi si trovano infatti in un contesto in cui, come osserva Christopher Mulvey, “men and women were vying with one another to demonstrate that they were like each other”⁶⁰. A bordo dei battelli l'interazione sfugge alla struttura gerarchica della società inglese e i viaggiatori d'oltreoceano si trovano immersi in un contesto in cui la prassi comune bandisce qualsiasi forma di espressione delle differenze di status, comunque esistenti.⁶¹ La diffusa omologazione nel comportamento e nelle opinioni non sfugge a Dickens, che descrive i suoi commensali a bordo del *Messenger* come “melancholy ghosts”⁶² simili tra loro e privi di qualsiasi tratto distintivo che possa ricondurli alla dimensione umana:

Nobody says anything, at any meal, to anybody. All the passengers are very dismal, and seem to have tremendous secrets weighing on their minds. [...] Every man sits down, dull and languid; swallows his fare as if breakfasts, dinners, and suppers, were necessities of nature never to be coupled with recreation or enjoyment; and having bolted his food in a gloomy silence, bolts himself, in the same state. [...] The people are all alike, too. There is no diversity of

⁵⁷ G.K. Chesterton, *Criticisms & Appreciations of the Works of Charles Dickens* (London: Dent, 1911), 81.

⁵⁸ Mulvey, *Transatlantic Manners*, 112.

⁵⁹ Patrick McCarthy, “Truth in *American Notes*”, *Dickens, Europe and the New Worlds*, a cura di Anny Sadrin (Houndmills: Macmillan, 1999), 70; Nancy Aycock Metz, “Dickens and America (1842)”, *A Companion to Charles Dickens*, a cura di David Paroissien (Malden: Blackwell, 2008), 219; Slater, “Introduction”, 18-20, 27-30.

⁶⁰ Mulvey, *Transatlantic Manners*, 21.

⁶¹ *Ivi*, 112.

⁶² Dickens, *American Notes*, II, 77.

character. They travel about on the same errands, say and do the same things in exactly the same manner, and follow in the same dull cheerless round. All down the long table, there is scarcely a man who is in anything different from his neighbour.⁶³

Durante i pasti è assente qualsiasi tipo di interazione (“there is no conversation, no laughter, no cheerfulness, no sociality”⁶⁴) e l’unico momento di condivisione sembra essere quello legato alla successiva espettorazione che, tuttavia, è anch’essa compiuta in silenzio. Il pasto è consumato mestamente, come se rappresentasse un dovere imposto ai viaggiatori, che appaiono all’autore immersi in un’atmosfera associata al mondo del lavoro e degli affari (“departed book-keepers, who had fallen dead at the desk”, “their weary air of business and calculation”⁶⁵) e alle tristi incombenze dei becchini (“undertakers on duty would be sprightly beside them”⁶⁶).

Charles Joseph Latrobe è altrettanto contrariato dall’atmosfera che regna sui battelli durante i pasti. Mentre è in viaggio lungo il Mississippi a bordo del *Cavalier*, osserva con tono scherzoso che molti commensali indulgono in generose porzioni, senza preoccuparsi degli altri passeggeri:

Woe to the poor gentleman of habitually slow and careful mastication—he who was taught to ‘denticate, masticate, champ, chew, and swallow!’—Woe to the man of invariable habits—he whose conversational powers are the greatest during repast—the proser—the sentimental bon-vivant who loves to eat and think—or the gentleman with stiff jaw-bones and slow deglutition!⁶⁷

A bordo del battello a vapore, il *gentleman*, il conversatore, il viaggiatore di indole riflessiva che non siano pronti a cambiare le proprie abitudini a tavola rischiano, secondo Latrobe, di ritrovarsi senza nulla nel piatto. Le riflessioni dell’autore prendono una piega più amara quando presentano al lettore il cupo silenzio che regna tra i commensali. Non diversamente da Dickens, Latrobe ha infatti

⁶³ *Ivi*, II, 76-77. Secondo J. Hillis Miller, le descrizioni di *American Notes* che rappresentano gli americani come individui “all alike, less than human” costituiscono la risposta di Dickens alle attenzioni rivoltegli nel corso del viaggio, una reazione di autodifesa “from an objectifying power in people by objectifying them in return” (“The Sources”, 472).

⁶⁴ Dickens, *American Notes*, II, 76.

⁶⁵ *Ivi*, II, 77

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ C.J. Latrobe, *The Rambler*, I, 293.

l'impressione che i passeggeri americani mangino solo per appagare un bisogno naturale, che considerano del tutto slegato da qualsiasi forma di interazione sociale:

There is little or no conversation, excepting of the monosyllabic and ejaculatory kind which is absolutely necessary; and instead of the social hour, during which in other lands, the feast of the body is found to be compatible with the feast of the soul, you spend, in fact, an uneasy ten minutes, in which the necessary act of eating is certainly stripped of all the graces under which supercultivation contrives to shroud its sensuality, and is reduced to the plain homely realities of bestial feeding.⁶⁸

Simili ad animali, i passeggeri del battello consumano il cibo rapidamente e in modo meccanico, a volte alzandosi da tavola non appena terminano il pasto. La stessa pratica frettolosa e meccanica, osserva Latrobe, si ripete quando il cibo viene servito allo stato maggiore e ai membri bianchi dell'equipaggio, e infine al personale afroamericano.

Presenze marginali nei resoconti di molti passeggeri, gli afroamericani sono invece spesso descritti da Latrobe, che affida alle sue memorie preziose testimonianze della loro vita sul battello. Nell'illustrare i gravosi compiti assegnati agli afroamericani, ad esempio, l'autore si sofferma ad analizzare la struttura dei loro canti e il meccanismo di *call and response* che ne rappresenta la particolarità più evidente:

Their ordinary song might strictly be said to be divided into a rapid alternation of recitative and chorus—the solo singer uttering his part with great volubility and alertness, while the mass instantly fell in with the burden, which consisted of a few words and notes in strictly harmonious unison.⁶⁹

Anche a bordo dei battelli a vapore, dunque, gli afroamericani trovano sollievo nel canto, elemento corale della loro cultura e simbolo di un'identità diversa da quella egemone.⁷⁰ Il diffuso stereotipo dell'afroamericano, felice malgrado le privazioni e le fatiche che deve sopportare, emerge invece in “Remembrances of the Mississippi” (1855) di Thomas Bangs Thorpe: “The negroes of the Mississippi are

⁶⁸ *Ivi*, I, 292-93.

⁶⁹ *Ivi*, I, 299.

⁷⁰ Come Latrobe, Frances Trollope è affascinata dai canti afroamericani che sente sul battello ed esprime nelle sue memorie un deciso apprezzamento: “We were much pleased by the chant with which the Negro boatmen regulate and beguile their labour on the river” (*Domestic Manners*, I, 28).

happy specimens of God's image done up in ebony, and in many lighter colors, and they have frequently a deserved reputation as 'deck-hands'. It is astonishing what an amount of hard work they will perform, and yet retain their vivacity and spirits".⁷¹ Ben diversamente, osserva Thomas C. Buchanan, attraverso il canto gli afroamericani esprimono un'accorata rivendicazione della propria umanità, mentre affermano una comune appartenenza culturale.⁷² "While some travelers took singing, dancing, and music playing as evidence of the 'happiness' of slaves with their status", prosegue Buchanan, "in reality, these cultural practices reflected slave and free black resistance to the domination of white culture".⁷³

La presenza degli schiavi e dei loro proprietari è per altri viaggiatori fonte di profondo turbamento. Tra il 1824 e il 1826, lo scozzese Donald Macdonald compie due viaggi diretto a New Harmony, la comunità fondata in Indiana dall'amico Robert Owen. Giunti a New York nel novembre del 1824, i due si dirigono a Pittsburgh da dove si imbarcano sull'Ohio, fino a raggiungere l'insediamento di Mt. Vernon, per poi proseguire via terra verso New Harmony. Il corso dell'Ohio rappresenta il confine che separa gli stati schiavisti del Kentucky e della Virginia da quelli abolizionisti del Nord e Macdonald entra presto in contatto con una realtà che trova difficile da accettare:

There was likewise a Passenger who had some slaves whom he was taking to Market for sale. These poor beings did not at first appear in a very good humor, but afterwards they seemed to recover themselves, and I could not distinguish between them & some others who were employed on board as part of the crew. It is singular to a person with a reflecting mind, to be for the first time in the midst of fellow creatures, only differing from himself in colour & a character degraded by unnatural treatment from birth, to see them treated like beasts going to the market, and to hear them as well as their masters and mistresses talking of one's another value, who had bought and sold them & and the prices given.⁷⁴

⁷¹ Thorpe, "Remembrances", 37.

⁷² Buchanan, *Black Life*, 77.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ Macdonald, "Diaries", 241. Nella cultura afroamericana, l'Ohio viene spesso indicato con il nome di "River Jordan". Come infatti nell'Antico Testamento gli Ebrei raggiungono la Terra Promessa attraversando il corso del Giordano, così l'approdo sulle sponde di Illinois, Indiana e Ohio rappresenta per molti schiavi che tentano la fuga l'agognata conquista della libertà, dopo il lungo viaggio attraverso la rete di sentieri dell'*Underground Railroad*. Vedi Maffi, "Vie d'acqua", 666-67. Come ricorda Thomas C. Buchanan, gli schiavi fuggiaschi si servono spesso dei battelli a vapore per raggiungere il Nord: "Slaves throughout the western region flocked to steamboats hoping to 'cross the river Jordan' to freedom by passing as a boat worker or

Nelle parole di Macdonald, l'istituto della schiavitù appare fondato sulla premessa inaccettabile che la vita di alcuni esseri umani – considerati dall'autore uguali agli altri se non per il colore della pelle e per un passato di brutale degradazione – sia equiparata a quella degli animali e quindi legata alle logiche commerciali della compravendita. Ancora più contrariato dalla schiavitù è Thomas Hamilton, in viaggio da Louisville a New Orleans nel 1831. In *Men and Manners in America* (1833) lo scrittore lamenta spesso il comportamento dei passeggeri a bordo, ma dopo alcuni giorni di navigazione afferma di essersi abituato al linguaggio scurrile, al gioco d'azzardo, all'eccessiva propensione al bere e alle frequenti zuffe. Eppure, scrive con decisione, “there were some things to which I had not become accustomed, and one of these was slavery; and another, eating and drinking and holding communion with a slave-dealer”.⁷⁵ Hamilton descrive le condizioni in cui si trova il gruppo di schiavi che viaggia sul suo battello, illustrando le umiliazioni cui sono sottoposti:

[The] gang of slaves were above stairs, the men loaded with heavy chains, and the women with scarcely rags enough to serve the purposes of decency. [...] The men were in a state at once wretched and disgusting. Their chains prevented their performing the ordinary functions of cleanliness, and their skin had become covered with a sort of scaly eruption.⁷⁶

Malgrado la compassione formalmente esibita, Hamilton non sembra tuttavia comprendere fino in fondo il dramma degli individui che ha di fronte. Le affermazioni delle schiave, che orgogliosamente rivendicano i prezzi elevati pagati dal loro padrone per acquistarle, non sono infatti per Hamilton la chiara e terribile testimonianza della reificazione cui sono sottoposte e che loro stesse considerano naturale, ma diventano per l'autore l'occasione per fare un'osservazione sulle

passenger” (*Black Life*, 101). Il proposito di raggiungere l'Ohio navigando dapprima lungo il Mississippi anima anche il progetto di fuga di Jim e Huck in *Huckleberry Finn*.

⁷⁵ Thomas Hamilton, *Men and Manners in America* (Edinburgh: Blackwood, 1833), II, 190. Non tutti i viaggiatori europei reagiscono con la stessa indignazione di Hamilton. Le positive impressioni che molti ricevono dalla visita alle piantagioni, ma anche la progressiva assuefazione all'organizzazione della società degli Stati del Sud quando i soggiorni durano più a lungo, determinano spesso una rappresentazione idillica della vita degli schiavi. Per un'approfondita analisi delle reazioni dei viaggiatori alla schiavitù, si rimanda a Mulvey, *Transatlantic Manners*, 76-102.

⁷⁶ Hamilton, *Men and Manners*, II, 190-91.

donne in genere: “Who, after this, shall presume to say, that vanity is not an inherent attribute of woman?”.⁷⁷

La schiavitù rappresenta per i viaggiatori europei, e in particolare per quelli inglesi, il principale elemento di distinzione tra gli Stati del Nord e del Sud. Come ricorda Christopher Mulvey, le categorie più spesso utilizzate per segnalare l'appartenenza geografica dei cittadini americani sono infatti quelle dello “Yankee” e del “Planter”.⁷⁸ A bordo dei battelli, tuttavia, i passeggeri talvolta riconoscono nei loro compagni di viaggio alcuni tratti distintivi che vengono ricondotti all'appartenenza a un determinato stato o, più in generale, alla categoria di abitante dell'Ovest.⁷⁹ Francesco Arese, ad esempio, contrappone chiaramente la diversa indole degli abitanti di due stati schiavisti confinanti, la Virginia e il Kentucky. Secondo l'autore, “si l'Océan séparait ces États la différence ne saurait être plus grande”.⁸⁰ I virginiani sono infatti per Arese ospitali, educati e cordiali, mentre gli abitanti del Kentucky sembrano possedere i peggiori difetti:

Il faut avouer que cette masse est mal élevée, impolie, malhonnête, désagréable, puante, en un mot ce sont des brutes de mauvaise espèce habillés en homme; ajoutons à cela que les Kentuckyens ont un amour propre démesuré et si les Américains eux mêmes, qui en sont plus que suffisamment doués, leur font aussi ce reproche, il faut vraiment dire que ce défaut des chers habitants du Kentucky dépasse toutes les bornes.⁸¹

Non è facile, per chi viaggia, sottrarsi allo stereotipo dell'abitante del Kentucky, violento e dedito al vizio. Questa immagine, profondamente radicata nell'immaginario popolare del tempo, trova infatti origine nella figura del battelliere dei fiumi dell'Ovest, di solito identificato fin dall'Indipendenza come “Kentuckian”. A partire dalla seconda metà degli anni venti, inoltre, la pubblicazione del ciclo delle storie di Mike Fink contribuisce a rafforzare un luogo comune condiviso anche dai viaggiatori stranieri.

⁷⁷ *Ivi*, II, 190.

⁷⁸ Mulvey, *Transatlantic Manners*, 49.

⁷⁹ Come afferma infatti Christopher Mulvey, la letteratura di viaggio britannica del XIX secolo delinea una parziale diversificazione degli americani in “State types” (*Transatlantic Manners*, 49), facendo emergere, ad esempio, le particolarità degli abitanti del Connecticut, del Vermont, dell'Ohio e del Kentucky. Questa differenziazione, tuttavia, non è radicata e diffusa come quella rappresentata dalle macro-categorie di *yankee* e *planter*.

⁸⁰ Arese, “Notes d'un voyage”, 472.

⁸¹ *Ibidem*.

Qualche anno più tardi, Latrobe fa invece riferimento al mito del battelliere per ridimensionare questi pregiudizi. I battellieri che incontra, da lui descritti come “half horse, half alligator, with a dash of the steamboat”,⁸² sembrano infatti ormai un pallido ricordo della leggendaria figura del passato. Riprendendo la definizione “half horse, half alligator”, utilizzata per caratterizzare l'identità ibrida e selvaggia degli uomini di fiume, Latrobe la iscrive in un mutato contesto storico, in cui la natura dei battellieri, così come quella degli abitanti del Kentucky, appare segnata dall'avanzata del progresso e della civiltà (“with a dash of the steamboat”).⁸³ Sebbene Latrobe continui a ravvisare in un giovane abitante del Kentucky che incontra sul battello “the alligator part of his origin”,⁸⁴ il padre del ragazzo gli appare come un “fine, hale, sensible old man, clad in a suit of home-spun from the loom of his wife and daughter”, le cui parole sono dettate da “strong practical sense and shrewd judgment”.⁸⁵ Thomas Hamilton traccia un ritratto ancora più lusinghiero degli abitanti del Kentucky, di cui dice di apprezzare il temperamento passionale e il senso dell'umorismo. Stilando un bilancio del suo viaggio negli Stati Uniti, Hamilton conclude che “several Kentucky gentlemen were among the most agreeable companions, with whom I had the good fortune to become acquainted during my tour”.⁸⁶

Donald Macdonald nota che gli abitanti del Kentucky sono spesso “very fond of playing cards & backgammon & drinking spirits”.⁸⁷ Nonostante il loro comportamento a bordo non sia esemplare, l'autore afferma tuttavia di aver instaurato buoni rapporti con il gruppo che viaggia insieme a lui. Così, quando qualche giorno dopo lo sbarco incontra alcuni di loro a New Orleans, li considera affettuosamente “old friends”.⁸⁸ Traendo spunto dall'esperienza, Macdonald consiglia a tutti coloro che viaggiano nell'Ovest un atteggiamento “liberal &

⁸² C.J. Latrobe, *The Rambler*, I, 300.

⁸³ Qualche anno prima, nel 1831, James Kirke Paulding aveva utilizzato un'espressione molto simile nella commedia *The Lion of the West*: “I'm half horse, half alligator, a touch of the airthquake, with a sprinkling of the steamboat” (*The Lion of the West and The Bucktails*, a cura di Frank Gado [Lanham: Rowman, 2003], 99). La frase è contenuta in una lettera che il protagonista dell'opera, il colonnello Nimrod Wildfire, originario del Kentucky, scrive agli zii per annunciare la sua visita a New York. Ispirato alla figura di Davy Crockett e alle sue leggendarie imprese, il Colonnello appartiene al pantheon degli smargiassi e intraprendenti eroi della frontiera.

⁸⁴ C.J. Latrobe, *The Rambler*, I, 302.

⁸⁵ *Ivi*, I, 300.

⁸⁶ Hamilton, *Men and Manners*, II, 299.

⁸⁷ Macdonald, “Diaries”, 338.

⁸⁸ *Ivi*, 342.

accommodating” nei confronti dei suoi abitanti, “particularly the Kentuckians”, ma anche verso “passions & [...] prejudices & [...] bad habits”⁸⁹ che comunque li caratterizzano. Per Macdonald, infatti, gli abitanti dell’Ovest, e i pionieri in particolare, possiedono tratti culturali specifici che, tuttavia, egli riconduce soprattutto alla scarsa moralità:

[Settlers] have little or no moral feeling in the composition of their character, and if we except their fear of the law, and their attachment to the American Constitution, which they belie[ve] (without understanding) to be the safeguard of their freedom, I should suppose their minds were under no influence but that of their appetites.⁹⁰

Latrobe condivide la posizione di Macdonald, ma precisa che il suo giudizio morale non è legato al mancato rispetto delle buone maniere o ai “bad habits” degli abitanti dell’Ovest. “Sure proof that the standard of moral feeling is low” è invece, secondo l’autore, quel “disregard of human life which is as yet, generally speaking, a feature of the West”.⁹¹

Le osservazioni di Latrobe nascono da una circostanziata ricognizione dei rischi della navigazione a vapore. I battelli e la loro recente storia di “terrible and revolting disaster”⁹² vengono dunque considerati l’emblema dell’identità degli abitanti dell’Ovest, che Latrobe descrive, diversamente da Emerson, non come intraprendenti e sprezzanti del pericolo, ma piuttosto come degli sconsiderati avventurieri. Le imbarcazioni raccolgono infatti quella che definisce “the scum of the population”,⁹³ una classe di affaristi maleducati e senza scrupoli che possiede “no thought, no reading, no information, no speculation but about their gains”.⁹⁴ Questa sete di denaro è per Latrobe ben più riprovevole del comportamento “uncouth and uncultivated, but honest” dei pionieri e di quello “noisy and intemperate”⁹⁵ degli abitanti del Kentucky, perché è ostentata senza vergogna proprio da coloro che per “pretensions to education, public employment, or the

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ *Ivi*, 341. Unica esplicita concessione di Macdonald agli abitanti dell’Ovest è il cenno alla loro ospitalità, che sembra però essere condizionata dall’atteggiamento assunto dal viaggiatore nei loro confronti (*ivi*, 342).

⁹¹ C.J. Latrobe, *The Rambler*, I, 287.

⁹² *Ibidem*.

⁹³ *Ivi*, I, 297.

⁹⁴ *Ivi*, I, 298.

⁹⁵ *Ivi*, I, 297.

sober lives and civilization of the stock from which they came”⁹⁶ dovrebbero fare le veci dell’aristocrazia e dunque rappresentare i *gentlemen* della nazione.

I passeggeri, tuttavia, non devono solo confrontarsi con le eterogenee culture di appartenenza dei compagni di viaggio. Dai battelli, un paesaggio inedito, sia naturale che umano, si dischiude ai loro occhi per poi divenire oggetto di descrizioni e commenti. Ad esempio, Harriet Martineau, acuta e rispettosa osservatrice dell’alterità culturale che la circonda, preferisce spesso rivolgere altrove la sua attenzione. Per lunghe ore, dalla riservata balconata che si trova di fronte alla sua cabina, contempla il paesaggio del Grande Fiume, a volte anche a costo di saltare il pranzo. “It is an absorbing thing” scrive “to watch the process of world-making”.⁹⁷

⁹⁶ *Ivi*, I, 298.

⁹⁷ Harriet Martineau, *Society in America* (1837; London: Saunders, 1839), I, 210.

4. Di là dal fiume

In fine warm weather, more especially during your first voyage in the West, both curiosity and comfort will lead you to spend by far the greater part of your time in the open air; where the gentle breeze, freshened by the rapid motion of the boat, and the magical manner in which scenes rise and disappear, will always cheer you.

Charles Joseph Latrobe, *The Rambler in North America*

Gli itinerari dei viaggiatori che si spingono nell'Ovest prima della Guerra Civile seguono spesso direttrici comuni. Sia che la loro avventura inizi da New Orleans o dalla costa orientale, il Mississippi e l'Ohio rappresentano le principali vie di comunicazione all'interno di un percorso che, come il Grand Tour, sembra avere delle tappe obbligate già alla fine degli anni trenta.¹ Prima della definitiva affermazione delle ferrovie, la navigazione sui due fiumi accomuna le esperienze di viaggio di europei e americani che vogliono incontrare la natura incontaminata degli Stati Uniti e gli ultimi avamposti della civiltà lungo le vie d'acqua dell'Ovest. "The amateur should go no further", ricorda Christopher Mulvey, "and the amateur seldom did till well after the Civil War".² Sebbene, infatti, non manchino testimonianze di viaggi che, come quelli di Arese e Beltrami, risalgono al Missouri o al corso superiore del Mississippi, l'itinerario più comune per i viaggiatori dell'Ovest, soprattutto per quelli europei, si arresta alle colonne d'Ercole rappresentate dalla confluenza dei due fiumi. La pubblicazione di numerosi

¹ In *Letters and Notes on the Manners, Customs, and Condition of the North American Indians* (London: Catlin, 1841), il pittore americano George Catlin suggerisce le tappe di un tour dell'Ovest che permetta ai viaggiatori di visitare le mete più significative e accessibili grazie alla navigazione a vapore: "I leave it for the world to come and gaze upon for themselves; recommending to them at the same time, to denominate the next 'Fashionable Tour', a trip to St. Louis; thence by steamer to Rock Island, Galena, Dubuque, Prairie du Chien, Lake Pepin, St. Peters, Fall of St. Anthony, back to Prairie du Chien, from thence to Fort Winnebago, Green Bay, Mackinaw, Sault de St. Mary, Detroit, Buffalo, Niagara, and home. This Tour would comprehend but a small part of the great 'Far West'; but it will furnish to the traveller a fair sample, and being a part of it which is now made so easily accessible to the world, and the only part of it to which ladies can have access, I would recommend to all who have time and inclination to devote to the enjoyment of so splendid a Tour, to wait not, but make it while the subject is new, and capable of producing the greatest degree of pleasure" (130). Si noti inoltre la raccomandazione finale con cui Catlin invita i lettori a non procrastinare il proposito di viaggiare nell'Ovest per poter apprezzare appieno gli scenari naturali ancora incontaminati.

² Christopher Mulvey, *Anglo-American Landscapes: A Study of Nineteenth-Century Anglo-American Travel Literature* (Cambridge: Cambridge UP, 1983), 209.

travelogues all'inizio degli anni trenta e il successo editoriale che arride a questi scritti contribuiscono a delineare percorsi ricorrenti, che permettono ai viaggiatori di visitare mete di cui hanno letto con particolare interesse prima della partenza.³

La confluenza con l'Ohio è il tratto del Mississippi che più spesso viene citato dai viaggiatori dell'Ovest. Per diverse miglia, le acque fangose del Grande Fiume e quelle cristalline dell'Ohio, ormai entrate nel bacino del Mississippi, scorrono parallele creando un contrasto cromatico apprezzato da molti. Alexander Mackay descrive la singolarità dell'esperienza come "characteristic",⁴ mentre Donald Macdonald vede nel graduale cambiamento del colore delle acque "the first striking indication" dell'ingresso del suo battello nel Mississippi.⁵ Non sempre, tuttavia, i passeggeri riescono ad assistere a questo spettacolo, che attendono come una delle meraviglie naturali del loro viaggio. Francesco Arese raggiunge il punto d'incontro tra i due fiumi quando anche le acque dell'Ohio sono torbide e limacciose, e si rammarica di non poter "jouir du spectacle des eaux des deux fleuves – l'un ordinairement clair, l'autre toujours trouble – poursuivre leur course sans se marier".⁶ In viaggio da New Orleans a Paducah, Harriet Martineau confessa il suo "earnest desire not to miss this sight",⁷ ma il battello giunge alla confluenza nel cuore della notte e il compagno di viaggio che l'avrebbe dovuta svegliare finisce per addormentarsi anche lui. Quando l'autrice si risveglia, il battello ha già iniziato a risalire l'Ohio.

Per coloro che viaggiano lungo l'Ohio, la trepidazione è ancora maggiore perché la confluenza segna l'ingresso nel Mississippi, vera e propria frontiera del loro viaggio nell'Ovest. Thomas Hamilton scrive di essere "on the tiptoe of expectation to catch the first glimpse of 'the father of rivers'",⁸ e anche Ralph

³ Negli stessi anni e fino alla Guerra Civile, i fiumi americani sono presenza spesso centrale nelle rappresentazioni paesaggistiche dei pittori della Hudson River School come Thomas Cole e Asher Brown Durand. Per un'analisi della comune iconografia che lega i principali esponenti della Scuola si rimanda a Judith H. O'Toole, *Different Views in Hudson River School Painting* (New York: Columbia UP, 2005). Tra i contributi italiani si veda in particolare Nicoletta Leonardi, *Il paesaggio americano dell'Ottocento. Pittori, fotografi e pubblico* (Roma: Donzelli, 2003). Nelle pagine dedicate da Leonardi all'analisi di *The Course of Empire* (21-28), ciclo allegorico di Cole, il fiume emerge come elemento distintivo di un paesaggio colto nel suo divenire, fino al conclusivo dissolversi dei segni della civiltà nella *wilderness* che torna a regnare incontrastata.

⁴ Alexander Mackay, *The Western World; or Travels in the United States in 1846-47* (London: Bentley, 1849), III, 51.

⁵ Macdonald, "Diaries", 339.

⁶ Arese, "Notes d'un voyage", 473.

⁷ Martineau, *Retrospect*, II, 24.

⁸ Hamilton, *Men and Manners*, II, 301.

Waldo Emerson lascia trasparire l'emozione che precede l'agognato incontro: "Here, at last, I saw the Father of the Waters".⁹

Molto spesso, invece, per i viaggiatori che provengono da St. Louis o da New Orleans, la confluenza dei due fiumi rappresenta l'auspicata liberazione dalle acque limacciose del Mississippi e dal suo paesaggio monotono e desolato. Frederick Marryat non usa mezzi termini e, dopo aver espresso il suo disprezzo per il Grande Fiume ("I hate the Mississippi"¹⁰), scrive: "Right glad was I when we turned into the stream of the Ohio, and I found myself on its purer waters".¹¹ Ancora più deciso è il giudizio di Charles Dickens: "Leaving [the Mississippi] for the company of its sparkling neighbour, was like the transition from pain to ease, or the awakening from a horrible vision to cheerful realities".¹² La confluenza tra Ohio e Mississippi assume dunque un decisivo ruolo di spartiacque tra due fiumi percepiti come molto diversi e per questo fonte di emozioni contrastanti.

Frances Trollope, ad esempio, è decisamente infastidita dal paesaggio che scorge lungo ampi tratti del Mississippi e dallo squallore dei suoi centri abitati. Molti insediamenti sono infatti ancora in uno stadio di sviluppo embrionale e la miseria in cui vivono gli abitanti è a volte descritta come terribile e avvilente. Partita da New Orleans, Trollope considera Natchez l'ultimo avamposto della civiltà lungo il Mississippi, oltre cui incontra solo "little towns and villages [...] wretched looking in the extreme".¹³ Trollope è inizialmente diretta a Memphis, dove intende visitare la Nashoba Community, comune interraziale fondata nel 1825 dall'abolizionista Frances Wright, sua compagna di viaggio nella traversata atlantica.¹⁴ Procedendo verso nord, nota che i centri abitati diventano sempre più

⁹ Emerson, "To Lidian Emerson", 209.

¹⁰ Frederick Marryat, *Diary in America, with Remarks on Its Institutions* (London: Longman, 1839), II, 143.

¹¹ *Ivi*, I, 127.

¹² Dickens, *American Notes*, II, 148.

¹³ F. Trollope, *Domestic Manners*, I, 26.

¹⁴ Nelle intenzioni di Wright, Nashoba rappresenta un modello per la futura emancipazione degli schiavi afroamericani. Dimostrando l'autosufficienza economica di un sistema in cui gli schiavi possono riscattare la propria libertà grazie al lavoro prestato, Wright spera infatti di vincere l'ostilità degli Stati del Sud nei confronti dell'emancipazione. Sebbene gli afroamericani restino formalmente schiavi anche a Nashoba, nella comunità vigono condizioni di lavoro meno faticose e degradanti rispetto alle altre piantagioni. L'esperimento di Nashoba si conclude dopo quattro anni perché Wright non riesce ad ottenere i finanziamenti necessari al mantenimento e allo sviluppo della comunità. Gli schiavi di Nashoba vengono liberati e condotti ad Haiti nel 1830. Trollope resta delusa da Nashoba ("Desolation was the only feeling—the only word that presented itself", *Domestic Manners*, I, 38) e decide di ripartire dopo un soggiorno di appena dieci giorni. Per un'approfondita ricostruzione delle idee di Wright e

rari e meno popolati, sebbene i loro nomi facciano riferimento ai fasti delle civiltà del passato. La *wilderness* regna incontrastata lungo ampi tratti del fiume e i passeggeri del battello potrebbero, secondo Trollope, credere di essere “the first of the human race who had ever penetrated into this territory of bears and alligators”.¹⁵ In questo ambiente primordiale vivono gli abitanti degli approdi che riforniscono di legname le imbarcazioni; Trollope li descrive come segnati dalla povertà, dalla malattia e dall’abuso di alcolici. I coloni sono per l’autrice “unhappy beings”,¹⁶ un’umanità sofferente che è piegata nel fisico e nello spirito da un’esistenza di stenti e da un ambiente ostile. Turbata dalla realtà incontrata, Trollope conclude: “On the whole I should say that I never witnessed human nature reduced so low, as it appeared in the wood-cutters’ huts on the unwholesome banks of the Mississippi”.¹⁷ Malgrado la paternalistica compassione (“I could never look at it with indifference”¹⁸), Trollope non coglie negli abitanti delle sponde del Mississippi segni del vivace spirito della società di frontiera, né mostra di apprezzare il coraggio dei pionieri, la cui esistenza le sembra del tutto priva di margini di miglioramento, bloccata in un eterno presente di povertà e squallore. Come altri viaggiatori inglesi, Trollope ritiene che “the slovenly, unkempt appearance of most American landscapes was identified with a slovenly, reckless attitude presumed in the inhabitants of that landscape”.¹⁹ Trollope non appare interessata ad approfondire le ragioni che hanno spinto i coloni sulle rive del Mississippi, né è curiosa di conoscere le loro condizioni di vita e prospettive future. Provando disprezzo per la precarietà dell’esistenza dei pionieri, mostra dunque di non riuscire ad adattare alla realtà della frontiera il proprio sistema di valori e di aspettative. Il suo categorico giudizio considera infatti un certo livello di sviluppo come universalmente acquisito o comunque irrinunciabile, e dunque parametro di riferimento nel valutare la natura umana.

I condizionamenti culturali di Trollope emergono anche nelle sue osservazioni sul paesaggio naturale. Durante i viaggi che la portano prima a Memphis e poi a Cincinnati, l’autrice esprime la sua avversione verso la natura che

della storia di Nashoba si rimanda a Gail Bederman, “Revisiting Nashoba: Slavery, Utopia, and Frances Wright in America, 1818-1826”, *American Literary History* 17.3 (2005): 438-59.

¹⁵ F. Trollope, *Domestic Manners*, I, 27.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ivi*, I, 28.

¹⁸ *Ivi*, I, 27.

¹⁹ Mulvey, *Anglo-American Landscapes*, 175-76.

scorge lungo il Grande Fiume. Solo nelle immediate vicinanze di New Orleans, la florida vegetazione riesce a contrastare la monotonia dello spettacolo offerto dalle sponde del fiume:

The unbroken flatness of the banks of the Mississippi continued unvaried for many miles above New Orleans; but the graceful and luxuriant palmetto, the dark and noble ilex, and the bright orange, were everywhere to be seen, and it was many days before we were weary of looking at them.²⁰

Più spesso, invece, lo scenario non solo manca della piacevole varietà descritta nel passo precedente, ma appare sfigurato dalla presenza di elementi ripugnanti come foglie e alberi in decomposizione:

Near New-Orleans the undergrowth of palmetto and pawpaw is highly beautiful, but in Tennessee, Indiana, and Ohio, I never found the slightest beauty in the forest scenery. Fallen trees in every possible stage of decay, and congeries of leaves that have been rotting since the flood, cover the ground and infect the air.²¹

La natura incontaminata non desta dunque meraviglia e stupore in Trollope, che scorge in essa lo stesso squallore incontrato negli insediamenti del Mississippi. Sebbene la sua prosa non presenti l'accuratezza della relazione scientifica, l'autrice nomina le specie vegetali presenti sulle rive dei fiumi e rileva l'andamento della morfologia delle sponde, istituendo confronti e indicando preferenze. Le descrizioni permettono così al lettore di cogliere i tratti salienti della realtà osservata e di comprendere le ragioni del suo giudizio estetico. La vegetazione fitta e uniforme che sorge su ampi tratti del corso del Mississippi sembra tuttavia scoraggiare il suo fervore descrittivo. Fino alla confluenza con l'Ohio, il paesaggio è dominato da "thousand miles of vegetable wall",²² una cornice opprimente cui Trollope fa spesso riferimento: "For many a wearisome mile above the Wolf River the only scenery was still forest—forest—forest".²³ Come osserva Christopher Mulvey, per molti viaggiatori inglesi "the monotony of the unfamiliar can become very depressing indeed"²⁴ e Trollope non fa eccezione. Il suo disprezzo per il paesaggio del Mississippi è sintomo della nostalgia per la natura che le è familiare,

²⁰ F. Trollope, *Domestic Manners*, I, 37.

²¹ *Ivi*, I, 53.

²² *Ivi*, I, 44.

²³ *Ivi*, I, 43.

²⁴ Mulvey, *Anglo-American Landscapes*, 217.

per quei fiumi che offrono “varied prospects and meadowed meanderings, rocks and mountains”.²⁵ Una volta raggiunte le limpide acque dell’Ohio, infatti, lo spettacolo delle sponde del fiume diventa per Trollope più piacevole:

The primaeval forest still occupies a considerable portion of the ground, and hangs in solemn grandeur from the cliffs; but it is broken by frequent settlements, where we were cheered by the sight of herds and flocks. I imagine that this river presents almost every variety of river scenery; sometimes its clear wave waters a meadow of level turf; sometimes it is bounded by perpendicular rocks; pretty dwellings, with their gay porticos are seen, alternately with wild intervals of forest, where the tangled bear-brake plainly enough indicates what inhabitants are native there. Often a mountain torrent comes pouring its silver tribute to the stream, and were there occasionally a ruined abbey, or feudal castle, to mix the romance of real life with that of nature, the Ohio would be perfect.²⁶

Come molti viaggiatori europei, Trollope mostra di preferire il paesaggio più vario e ameno dell’Ohio a quello uniforme e selvaggio del Mississippi. Nella descrizione emerge inoltre l’apprezzamento dell’autrice per uno scenario in cui sono iscritti i rassicuranti segni della presenza umana. Non è dunque solo la temporanea scomparsa delle foreste ad allietare Trollope, ma anche la maggiore frequenza con cui queste cedono il passo agli insediamenti e alle loro graziose abitazioni. Le sponde alte e rocciose, le greggi che salutano il passaggio del battello, i prati e i ruscelli inscrivono il paesaggio dell’Ohio nella tradizione del pittoresco, categoria estetica cui spesso fanno riferimento i viaggiatori inglesi nelle loro memorie.

Come ricorda Thomas Ruys Smith, “antebellum tourists were often strongly influenced by the model standards of travel that had been established on the European Grand Tour, and, particularly, the attendant landscape aesthetics of the eighteenth century”.²⁷ Le categorie estetiche di bello, pittoresco e sublime diventano dunque punti di riferimento per i viaggiatori dell’Ottocento, che le utilizzano per descrivere l’alterità paesaggistica incontrata.²⁸ Per i turisti inglesi,

²⁵ *Ivi*, 220.

²⁶ F. Trollope, *Domestic Manners*, I, 44-45.

²⁷ T.R. Smith, *River of Dreams*, 81.

²⁸ Malcolm Andrews, *The Search for the Picturesque: Landscape Aesthetics and Tourism in Britain, 1760-1800* (Aldershot: Scolar P, 1989), 67. In “Eighteenth-Century Aesthetic Theory and the Nineteenth-Century Traveler in Trans-Allegheny America: F. Trollope, Dickens, Irving and Parkman”, *American Studies* 32.1 (1991): 33-48, Kris Lackey fa riferimento alle teorie di William Gilpin per distinguere il pittoresco dal bello. Secondo Lackey, negli scritti di Gilpin, “roughness [is] the essential quality that distinguished the picturesque from the beautiful, which is smooth

“American landscapes most readily appreciated were those that were most picturesque; these were also the most English”.²⁹ L’Ohio, a differenza del Mississippi, possiede molte delle caratteristiche che il gusto europeo attribuisce al pittoresco ed è quindi quasi sempre descritto in termini elogiativi. Come afferma la stessa Trollope, le rovine di un castello o di un’abbazia renderebbero perfetto il paesaggio, apponendo all’ambiente l’ultimo sigillo di un gusto estetico che preferisce cercare negli scenari americani le più rassicuranti forme e presenze del familiare.³⁰

Anche Giacomo Costantino Beltrami è favorevolmente impressionato dal paesaggio dell’Ohio. Pur senza fare riferimento alla categoria del pittoresco, scrive infatti che, lungo il suo corso, gli occhi e l’immaginazione sono “occupés et ravis par les charmes, que cette rivière vous présente”.³¹ Come Frances Trollope e molti altri viaggiatori europei che solcheranno l’Ohio dopo di lui, Beltrami è colpito dalla varietà del paesaggio: “Peu de rivières sur la terre, je pense, offrent autant que l’Ohio, des mélanges d’objets aussi intéressants [*sic*]”;³² in particolare lo affascinano i contrasti che scorge dal fiume. Campi coltivati, prati, cittadine, piccoli insediamenti, ma anche solitarie e spesso dimesse abitazioni si alternano infatti a “bois lugubres et [...] forêts impénétrables”,³³ rappresentando “des intermèdes si touchans [*sic*], que l’âme la plus froide ne saurait y être indifférente”.³⁴

Il paesaggio del Mississippi, invece, distante dall’immagine del giardino ordinato e ospitale, ma anche dai tratti più tipici del pittoresco, è quasi sempre fonte di delusione per i viaggiatori europei. Come se utilizzassero gli stessi parametri di giudizio riservati ai loro compagni di viaggio, in più occasioni gli autori sembrano essere contrariati dalla “nature’s domestic unmannerliness”³⁵ che

and regular” (36). Gli elementi naturali che, come le vette delle montagne e le rocce, ricordano l’architettura umana non sono per Gilpin pittoreschi, mentre “among the objects of art, the picturesque eye is perhaps most inquisitive after the elegant relics of ancient architecture; the ruined towers, the Gothic arch, the remains of castles, and abbeys” (46). Secondo Gilpin il gusto del pittoresco è “fond of the simplicity of nature [...] in her most usual forms” (43). La categoria del sublime viene invece ricondotta da Lackey al contributo di Burke e agli elementi che contraddistinguono la sua formalizzazione: “power, loudness, obscurity [...], extent, terror, the excited instinct for self-preservation, and delight made possible by removal from the source of danger” (38).

²⁹ Mulvey, *Anglo-American Landscapes*, 173.

³⁰ Conrad, *Imagining America*, 31.

³¹ Beltrami, *La découverte*, 7.

³² *Ivi*, 18.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ Conrad, *Imagining America*, 31.

incontrano lungo il Grande Fiume. La natura selvaggia delle sponde appare infatti come aspra e incompiuta, anche perché priva in molti tratti di ogni segno della presenza umana. Thomas Hamilton, ad esempio, descrive il paesaggio che scorge dal battello nei pressi della foce “as if the process of creation were incomplete”.³⁶ Le “dreary and pestilential solitudes”³⁷ presenti lungo il fiume sono ai suoi occhi costituite da una “eternal forest”,³⁸ popolate da orribili alberi che possiedono “a long and hideous drapery of pendent moss”.³⁹ Hamilton si dice dunque d’accordo con tutti quei viaggiatori che hanno descritto il Mississippi come “wanting grandeur and beauty”.⁴⁰ Eppure, precisa anche che “there is no scenery on earth more striking”⁴¹ e definisce quello del Grande Fiume come “one of the most dismal and impressive landscapes on which the eye ever rested”.⁴² Diversamente da altri viaggiatori, non è annoiato dal paesaggio, ma trascorre le ore di navigazione ad osservare in silenzio (“conversation became odious”⁴³) la natura che lo circonda, “in a sort of dreamy contemplation”.⁴⁴ Il Mississippi offre un’esperienza fuori dall’ordinario, che non trova corrispettivi nei paesaggi europei noti all’autore: “I have trodden the passes of Alp and Appenine [*sic*], yet never felt how awful a thing is nature, till I was borne on its waters through regions desolate and uninhabitable”.⁴⁵ Le categorie estetiche del bello e del pittoresco si rivelano inadeguate per il paesaggio del Grande Fiume, che Hamilton sceglie invece di ricondurre al sublime, anche a costo di tradire la concezione codificata dal Romanticismo:⁴⁶ “Rocks and mountains”, elementi tradizionalmente associati al sublime, “are fine things undoubtedly, but they could add nothing of sublimity to the Mississippi”.⁴⁷ Quasi si trovasse di fronte all’immensità dell’oceano, Hamilton

³⁶ Hamilton, *Men and Manners*, II, 233.

³⁷ *Ivi*, II, 191.

³⁸ *Ivi*, II, 194.

³⁹ *Ivi*, II, 191.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Ivi*, II, 191-92. Hamilton scrive invece di essere deluso dal paesaggio offerto dall’Ohio: “The great defect of the scenery of the Ohio is want of variety. During the first day I was delighted, but on the second something of the charm was gone; and at length its monotony became almost tedious” (*ivi*, II, 168).

⁴³ *Ivi*, II, 194.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ *Ivi*, II, 193.

⁴⁶ Mulvey, *Anglo-American Landscapes*, 216.

⁴⁷ Hamilton, *Men and Manners*, II, 192.

cerca di afferrare la natura imponente e desolata del Mississippi e di spiegare il “delightful horror”⁴⁸ provato nella sua contemplazione.⁴⁹

Anche i viaggiatori americani sottolineano l'eccezionalità del paesaggio del Mississippi, cui spesso, diversamente dai turisti stranieri, attribuiscono un significato metafisico. Eliza Steele, ad esempio, descrive lo scenario che scorge dal battello come una “extraordinary sight”.⁵⁰ Il paesaggio tra St. Louis e la confluenza con l'Ohio le appare come “beautiful and varied”⁵¹ ed assume ai suoi occhi il valore di un segno tangibile della potenza e della bontà divine. In “The Mississippi” (1840), il Grande Fiume, “alone and unequalled in its majesty”, è per Thomas Bangs Thorpe simbolo della grandezza e della saggezza di Dio, “who only can measure its depths, and ‘turn them about as a very little thing’”.⁵² Thorpe riconduce la maestosità del Grande Fiume a un potere primordiale che ammalia e disorienta il viaggiatore. “You may float upon its bosom, and be lost amid its worlds of waters”, scrive Thorpe, la cui mente è “overwhelmed with fearful admiration” per un paesaggio che definisce “terrible in its loneliness”.⁵³ L'autore percepisce la presenza di uno “spirit, robed in mystery, that points back for its beginning to the deluge” e che rende il Mississippi “incomprehensible, illimitable, and mysterious”.⁵⁴ Malgrado la monotonia del paesaggio (“All, all is dull—I might say tame”⁵⁵), privo di scenari grandiosi come “towering precipices” e “cloud-capped mountains”,⁵⁶ il Mississippi possiede un fascino unico che “addresses the mind, with its terrible lessons of strength and sublimity, more forcibly than any other object in nature”.⁵⁷

Come Hamilton e Thorpe, Emmeline Stuart-Wortley non solo associa il Mississippi al sublime, ma lo rende emblema di questa categoria estetica: “These

⁴⁸ Edmund Burke, *A Philosophical Enquiry into the Origin of Our Ideas of the Sublime and Beautiful* (London: Dodsley, 1767), 257.

⁴⁹ L'immagine dell'oceano è associata al Mississippi anche nelle memorie di Joseph L. Cowell: “From childhood familiar with all the wonders of the ocean, a mental comparison with it and this gigantic river was natural to me, on first making its acquaintance; and I confess it claimed a formidable share of the awe and admiration I had hitherto considered only due, as far as water was concerned, to my old associate” (*Thirty Years*, 92).

⁵⁰ Steele, *A Summer Journey*, 205.

⁵¹ *Ivi*, 203.

⁵² Thomas Bangs Thorpe, “The Mississippi”, *Knickerbocker Magazine* 16 (dicembre 1840), in Thorpe, *A New Collection*, 105.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ *Ivi*, 101.

very forests themselves were to me sources of ever-fresh wonder, and the mighty current of that marvellous river, sweeping on like the flow of unpausing Time, carrying all before it, I thought sublimity itself”.⁵⁸ L’autrice ritiene che il metro di valutazione dei paesaggi americani non sia la somiglianza con quelli europei e mostra di apprezzare l’alterità che ha di fronte, riconoscendone entusiasticamente il carattere inedito: “Those forests are so grand, so boundless—the breadth of that astounding river is so imposing—its bends and curves so glorious and beautiful—that I could not find it at all monotonous”.⁵⁹ Sono proprio le caratteristiche invisibili alla maggior parte dei viaggiatori a rendere unico il Mississippi. Lo stesso incipit del capitolo dedicato al Grande Fiume si colloca del resto in aperta contrapposizione con le impressioni trasmesse dai viaggiatori che l’hanno preceduta:

I have been most agreeably disappointed with the Mississippi, which has, in general, the reputation of being monotonous and wearisome from its usually flat banks, and long lines of almost interminable, dense, unvarying forests. I am, on the contrary, quite delighted with it, and watched and gazed on it, day after day, and hour after hour, with ever-newly kindling interest and admiration.⁶⁰

I viaggiatori europei si dicono infatti spesso annoiati da un paesaggio che descrivono come poco vario e desolato. “For several miles above its mouth”, scrive Trollope all’inizio del suo viaggio, “the Mississippi presents no objects more interesting than mud banks, monstrous bulrushes, and now and then a huge crocodile luxuriating in the slime”.⁶¹ Charles Augustus Murray osserva nelle sue memorie che “the shores of the Mississippi are very monotonous for several hundred miles, presenting nothing but a constant succession of dreary cotton-wood timber”.⁶² Marie Fontanay sottolinea che le sue sponde sono “d’une désolante uniformité” fino a quando, in Louisiana, lo scenario non è rallegrato dalla vista “de magnifiques champs de cannes ou de coton”.⁶³ Charles Dickens trova le ore di navigazione addirittura insopportabili a causa del caldo opprimente

⁵⁸ Emmeline Stuart-Wortley, *Travels in the United States, etc. During 1849 and 1850* (London: Bentley, 1851), I, 209.

⁵⁹ *Ivi*, I, 210.

⁶⁰ *Ivi*, I, 209.

⁶¹ F. Trollope, *Domestic Manners*, I, 3.

⁶² Charles Augustus Murray, *Travels in North America During the Years 1834, 1835, & 1836. Including a Summer Residence with the Pawnee Tribe of Indians, in the Remote Prairies of the Missouri; and a Visit to Cuba and the Azore Islands* (London: Bentley, 1839), II, 173.

⁶³ Fontenay, *L’autre monde*, 197.

e del paesaggio che lo circonda: “Hour after hour, the changeless glare of the hot, unwinking sky, shone upon the monotonous objects”.⁶⁴

Stuart-Wortley è dunque tra i pochi passeggeri che reagiscono positivamente alle inconsuete dimensioni della *wilderness* del Grande Fiume. Mentre infatti gli altri viaggiatori vedono nel paesaggio del Mississippi una sequenza ininterrotta di immagini sempre uguali, Stuart-Wortley riconosce al paesaggio la facoltà di produrre emozioni piacevoli e pensieri profondi: “wonder, novelty, matter for speculation and food for reflection, an object of ceaseless interest, and of everrecurring astonishment and admiration”.⁶⁵ Anche le minacce dell’ambiente non precludono la sua immersione panica nella natura del Grande Fiume. Perfino gli alberi “twisting and twirling, and tossing about in the rapid stream (sometimes roots uppermost), which form the dreaded ‘snags’ and ‘sawyers’ of Mississippi voyagers” sono definiti dall’autrice “poor trees”,⁶⁶ sebbene ostacolino in più occasioni la navigazione del suo battello. Stuart-Wortley intuisce inoltre le ragioni che hanno portato molti viaggiatori europei ad avere impressioni opposte alla sua. “They had pictured to themselves a totally different scene”, scrive l’autrice, “and expected a sort of exaggerated Rhine, or magnified blue Guadalquiver”.⁶⁷

Charles Dickens è il viaggiatore europeo le cui aspettative sono maggiormente frustrate. L’autore infatti cambia l’itinerario del suo soggiorno americano per incontrare la *wilderness* americana dell’Ovest, ma il viaggio nelle praterie e quello sul Mississippi si rivelano un’amara delusione. Pur apprezzando con entusiasmo le cascate del Niagara e la valle dello Hudson, esprime per il Mississippi una reazione prossima al disgusto.⁶⁸ Nei passi dedicati alla descrizione del Grande Fiume, Dickens rinuncia alle categorie estetiche utilizzate da altri viaggiatori, in nome di una visione altamente simbolica che traduce l’“anti-pastoral element which had already taken root in his fiction”.⁶⁹ Nel tratto che precede la confluenza dell’Ohio, e soprattutto in corrispondenza della cittadina di Cairo, il

⁶⁴ Dickens, *American Notes*, II, 109.

⁶⁵ Stuart-Wortley, *Travels*, I, 212.

⁶⁶ *Ivi*, I, 211.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ Per un’analisi dei passi di *American Notes* dedicati alle Cascate del Niagara si rimanda a Conrad, *Imagining America*, 12-14. In *Anglo-American Landscapes* (192-94), Christopher Mulvey confronta invece la rappresentazione delle Cascate presente nel *travelogue* con quelle dell’epistolario.

⁶⁹ Lawson-Peebles, “Dickens”, 113.

paesaggio naturale e antropico si trasforma agli occhi dell'autore in un ambiente infernale, dominato da immagini di malattia, deformità, morte e decomposizione:

The trees were stunted in their growth; the banks were low and flat; the settlements and log cabins fewer in number: their inhabitants more wan and wretched than any we had encountered yet. No songs of birds were in the air, no pleasant scents, no moving lights and shadows from swift passing clouds. [...] At length, upon the morning of the third day, we arrived at a spot so much more desolate than any we had yet beheld, that the forlornest places we had passed, were, in comparison with it, full of interest. At the junction of the two rivers, on ground so flat and low and marshy, that at certain seasons of the year it is inundated to the house-tops, lies a breeding-place of fever, ague, and death [...]. A dismal swamp, on which the half-built houses rot away: cleared here and there for the space of a few yards; and teeming, then, with rank unwholesome vegetation, in whose baleful shade the wretched wanderers who are tempted hither, droop, and die, and lay their bones; the hateful Mississippi circling and eddying before it, and turning off upon its southern course a slimy monster hideous to behold; a hotbed of disease, an ugly sepulchre, a grave uncheered by any gleam of promise: a place without one single quality, in earth or air or water, to commend it: such is this dismal Cairo.⁷⁰

La prosa di Dickens plasma un paesaggio fluviale in cui i dati colti dall'esperienza sensoriale sono amplificati dalle profonde risonanze interiori prodotte dall'ambiente stesso. La descrizione poggia su un linguaggio altamente evocativo, permeato da riferimenti intertestuali che concorrono a rinforzarne l'effetto. Il Mississippi con i suoi meandri, i suoi gorghi e le sue acque fangose assume i tratti dello Stige, orribile ed odiosa cornice che soffoca in una stretta mortale la vita e le speranze degli abitanti di Cairo ("an ugly sepulchre, a grave uncheered by any gleam of promise").⁷¹ Disponendo in rapida successione la descrizione del pasto a

⁷⁰ Dickens, *American Notes*, II, 108-10.

⁷¹ Molte parole del passo citato possono infatti essere ricondotte al campo semantico dello squallore e della desolazione ("wretched", "desolate", "forlornest", "dismal") o a quello della malattia e della morte ("fever, ague, and death", "rot away", "unwholesome", "droop, and die, and lay their bones", "disease", "sepulchre"). Dickens utilizza immagini simili nelle descrizioni del paesaggio fluviale di *Martin Chuzzlewit*. In particolare, si vedano i passi che accompagnano l'avanzata del battello del protagonista verso Eden, l'insediamento di frontiera dove Martin ha intenzione di stabilirsi: "On they toiled through great solitudes, where the trees upon the banks grew thick and close; and floated in the stream; and held up shrivelled arms from out the river's depths; and slid down from the margin of the land, half growing, half decaying, in the miry water" (282); "As they proceeded further on their track, and came more and more towards their journey's end, the monotonous desolation of the scene increased to that degree, that for any redeeming feature it presented to their eyes, they might have entered, in the body,

bordo del battello e quella del Mississippi e delle sue sponde, Dickens istituisce inoltre un *continuum* nella presentazione della realtà ostile e ripugnante in cui è immerso. Come i passeggeri del *Messenger* sono agli occhi di Dickens privi di caratteristiche individuali, così le piante sulle rive del Mississippi mancano di ogni determinazione di colore, forma o dimensione, e diventano immagini dai confini vaghi e per questo ancora più inquietanti, elementi apparentemente non riconducibili ad alcuna tassonomia nota.⁷² L'orrore suscitato dal paesaggio è prodotto non solo da quanto appare sulla scena, ma anche dall'assenza di tutti quei tratti che l'autore riconduce ad una natura benevola e rassicurante ("no songs of birds were in the air, no pleasant scents, no moving lights and shadows from swift passing clouds"). Solo la luce del tramonto riesce a conferire valore estetico all'ambiente circostante, proprio perché permette di spezzare l'atmosfera opprimente del paesaggio: "The decline of day here was very gorgeous; tingeing the firmament deeply with red and gold, up to the very keystone of the arch above us".⁷³ L'effetto è tuttavia di breve durata e l'incedere dell'oscurità minaccia

on the grim domains of Giant Despair. A flat morass, bestrewn with fallen timber; a marsh on which the good growth of the earth seemed to have been wrecked and cast away, that from its decomposing ashes vile and ugly things might rise; where the very trees took the aspect of huge weeds, begotten of the slime from which they sprung, by the hot sun that burnt them up; where fatal maladies, seeking whom they might infect, came forth at night in misty shapes, and creeping out upon the water, hunted them like spectres until day; where even the blessed sun, shining down on festering elements of corruption and disease, became a horror; this was the realm of Hope through which they moved" (284).

⁷² Dickens associa la descrizione del desolato paesaggio del Mississippi all'avvilente e sconsolata umanità che viaggia sui battelli a vapore anche in un passo di *Martin Chuzzlewit*: "They had now but few people on board, and these few were as flat, as dull, and stagnant, as the vegetation that oppressed their eyes. No sound of cheerfulness or hope was heard; no pleasant talk beguiled the tardy time; no little group made common cause against the full depression of the scene. But that, at certain periods, they swallowed food together from a common trough, it might have been old Charon's boat, conveying melancholy shades to judgment" (282). Tra gli elementi di contiguità rispetto alla descrizione di *American Notes* si notino in particolare l'assenza di riferimenti precisi alla vegetazione sulle sponde del fiume, la ripetizione anaforica di "no" per illustrare la spiacevole atmosfera che regna a bordo del battello, il rimando alla realtà animale per rappresentare i pasti dei passeggeri ("they swallowed food together from a common trough") e il riferimento al mondo infernale ("Charon's boat").

⁷³ Dickens, *American Notes*, II, 111. Lo spettacolo del tramonto sul Grande Fiume è descritto anche da Mark Twain in un celebre passo di *Life on the Mississippi*, in cui l'autore presenta la stessa scena da due diverse prospettive, quella del viaggiatore e quella del pilota di battelli a vapore (*Mississippi Writings*, 284-85). Come osserva Leo Marx in *The Machine in the Garden*, la prima versione fornisce una descrizione convenzionale "in the received picturesque tradition" (322), mentre la seconda va alla ricerca del "real meaning", della "menacing 'reality' masked by the beautiful river" (324). Il passo rappresenta dunque il conflitto tra due modalità di rappresentazione della realtà, presente anche in altre opere dell'Ottocento americano come *Walden* e *Moby-Dick*: "One is aesthetically and emotionally satisfying, yet illusive; the other is analytically and practically effective, copes with harsh realities, yet is devoid of all but utilitarian value and meaning" (324). Twain, sempre secondo Marx, troverà la soluzione al "pilot's dilemma" (324) in *Huckleberry Finn* grazie alla voce di Huck, che riesce a trasmettere "both the passengers' delight and the pilot's perception" (325).

nuovamente la natura, in cui Dickens sembra vedere comunque iscritti i segni della caducità terrena:

As the sun went down behind the bank, the slightest blades of grass upon it seemed to become as distinctly visible as the arteries in the skeleton of a leaf; and when, as it slowly sank, the red and golden bars upon the water grew dimmer, and dimmer yet, as if they were sinking too; and all the glowing colours of departing day paled, inch by inch, before the sombre night.⁷⁴

Le scelte lessicali (“skeleton”, “sank”, “dimmer, and dimmer yet”, “sinking”, “paled”), lasciano infatti presagire la graduale ma inarrestabile ricomparsa di un paesaggio che, agli occhi dell'autore, diventa “a thousand times more lonesome and more dreary than before”.⁷⁵ Gli abitanti delle sponde del Mississippi diventano parte integrante di questo scenario e dunque, per Dickens, necessariamente votati al decadimento fisico, alla morte e alla decomposizione.

Seppure meno squalidi e fatiscenti, anche gli insediamenti lungo l'Ohio possiedono nella descrizione di Dickens un evidente carattere di incompiutezza. Il campo di grano di un colono gli appare “full of great unsightly stumps, like earthy butchers'-blocks”.⁷⁶ Altrove, il terreno è stato disboscato solo di recente e l'insediamento è ancora immerso nel disordine e nella precarietà: “The felled trees lying yet upon the soil: and the log-house only this morning begun”.⁷⁷ Al passaggio dell'imbarcazione, uno dei pionieri interrompe il suo lavoro e “looks wistfully at the people from the world”,⁷⁸ come se i passeggeri del battello appartenessero ad una diversa dimensione, ormai a lui negata. Procedendo lungo il fiume, il battello sbarca una famiglia di cinque pionieri. È l'ora del tramonto e Dickens coglie i coloni, ormai giunti sulla riva, immobili e in silenzio, in un'immagine che segna il loro sofferto distacco dal mondo:

At the first plash of the oars in the water, the oldest woman of the party sits down in the old chair, close to the water's edge, without speaking a word. None of the others sit down, though the chest is large enough for many seats. They all stand where they landed, as if

⁷⁴ Dickens, *American Notes*, II, 111-12.

⁷⁵ Dickens, *American Notes*, II, 112. In *Lost in the American City: Dickens, James and Kafka* (New York: Palgrave, 2001), Jeremy Tambling sostiene che l'orrore provato da Dickens di fronte al paesaggio del Mississippi sia legato all'avversione dell'autore per la schiavitù (22), cui, tuttavia, il testo di *American Notes* e l'epistolario non fanno esplicito riferimento.

⁷⁶ Dickens, *American Notes*, II, 80.

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ *Ibidem*.

stricken into stone; and look after the boat. So they remain, quite still and silent [...]. There they stand yet, without the motion of a hand. I can see them through my glass, when, in the distance and increasing darkness, they are mere specks to the eye: lingering there still: the old woman in the old chair, and all the rest about her: not stirring in the least degree. And thus I slowly lose them.⁷⁹

Come osserva Robert Lawson-Peebles,⁸⁰ tuttavia, l'incubo plasmato da Dickens in *American Notes* non viene redatto negli Stati Uniti. Le lettere scritte ad amici e conoscenti durante il soggiorno americano, di solito utilizzate dall'autore nella stesura del *travelogue*, registrano infatti un emblematico silenzio descrittivo proprio in occasione del viaggio sul Mississippi. Dickens affida al suo epistolario un resoconto sulle difficoltà incontrate nella navigazione e comunica il suo disgusto per il Grande Fiume, senza descriverne però il paesaggio. Di fronte all'alterità del Mississippi, sembra dunque avvertire uno spaesamento che gli impedisce di rendere immediata testimonianza dello scenario. Ralph Waldo Emerson preferisce invece annotare con immediatezza la vertigine provata osservando "one of the great river landscapes of the world":⁸¹

The great sweeps of the Mississippi, the number of its large islands made & unmade in short periods, your distance from either shore, and the unvarying character of the green wilderness on either side from hour to hour, from day to day,—the loneliest river—no towns, no houses, no dents in the forest, no boats almost,—we met I believe but one steam-boat in the first hundred miles; now & again then we notice a flat wood boat lying under the shore, blow our whistle, ring our bell, & near the land, then out of some log-shed appear black or white men, & hastily put out their boat, a large mud-scow, loaded with corded wood.⁸²

Il lungo periodo, dominato dall'accumulazione, appare come composto da singoli fotogrammi che la prosa di Emerson non fonde in un insieme sintatticamente coeso e in una totalità strutturata spazialmente. La vastità dello scenario dà l'impressione di non poter essere raccolta da una visione unificante e la descrizione

⁷⁹ Dickens, *American Notes*, II, 82-83.

⁸⁰ Lawson-Peebles, "Dickens", 117.

⁸¹ Emerson, "To Lidian Emerson", 210.

⁸² *Ibidem*.

procede come se registrasse in sequenza elementi e impressioni rilevati da una coscienza divenuta “a transparent eye-ball”.⁸³

Come nell’epistolario di Dickens, l’alterità spaziale americana è anche per Giacomo Costantino Beltrami fonte di un’*impasse* descrittiva. Nella premessa al resoconto del viaggio lungo l’Ohio, Beltrami sembra dubitare delle proprie doti di scrittore:

Il serait trop long, et au-dessus des efforts de ma plume, de vous peindre, de vous exprimer toutes les impressions, que les différens [*sic*] aspects de cette superbe rivière font sur l’âme du spectateur, et des détails sur les espaces immenses, qu’elle parcourt.⁸⁴

Il racconto delle giornate di navigazione presenta infatti al lettore notizie ed aneddoti storici, informazioni demografiche sui centri abitati della valle, ma anche dettagliati rilievi topografici che segnalano gli affluenti del fiume e le distanze tra i diversi luoghi. Le difficoltà incontrate nel descrivere il paesaggio emergono in un passo successivo, in corrispondenza della confluenza dell’Ohio con il Mississippi. Dopo aver affermato che “cette jonction est un des grands spectacles de la Nature”,⁸⁵ Beltrami non tenta neppure di illustrare lo spazio circostante, ma preferisce interrogarsi, dietro la maschera dell’ironia, sui meccanismi, per lui ignoti e misteriosi, che governano la confluenza dei due fiumi:

Les théories de la gravitation et de la pression, de l’attraction et de la répulsion, du penchant et de l’équilibre, enfin, tout ce qui concerne les lois générales du mouvement des fluides y offre un vaste champ de bataille aux savans [*sic*] en hydraulique, en hydrométrie, en hydrostatique, et en hydrodynamique. Je leur cède le carrousel, car tout cela est du grec pour moi.⁸⁶

Nelle descrizioni, Beltrami mantiene fede al suo proposito di “tracer, en esquisse”⁸⁷ un paesaggio che riconduce spesso alla realtà d’oltreoceano. Così, le ville che sorgono lungo l’Ohio nel cuore della *wilderness* sembrano all’autore “une superbe Venise, une Hollande formidable”.⁸⁸ Cincinnati, invece, collocata su un altopiano che domina il fiume, gli ricorda Genova: “C’est notre Gênes en petit; et ses

⁸³ Ralph Waldo Emerson, “Nature” (1836), in *Essays and Lectures*, 10.

⁸⁴ Beltrami, *La découverte*, 6.

⁸⁵ *Ivi*, 17.

⁸⁶ *Ibidem*.

⁸⁷ *Ivi*, 6.

⁸⁸ *Ivi*, 24.

environs sont également décorés de riantes maisons de campagne”.⁸⁹ Gli stessi corsi d’acqua sono paragonati ai fiumi europei: l’Ohio è simile al Reno, mentre “l’Allégany et le Monongahela, qui le forment, égalent [...] le Tibre”.⁹⁰

Nel paesaggio antropico, Beltrami non vede desolazione e abbruttimento, ma uno scenario toccante, che è fonte di ispirazione per un’immagine lirica, ma al contempo storicamente appropriata, con cui descrive le vicende del popolamento della frontiera:

Les bords offrent l’aspect varié d’un pays, qui n’a été produit à la société, que depuis peu d’années ; où l’art et la civilisation ne forment que de petits nuances sur le tableau, que la Nature y offre encore, de son état primitif.⁹¹

Agli occhi di Beltrami, la frontiera non appare come una linea continua e in costante movimento verso ovest, secondo la rappresentazione che il rapporto del censimento del 1890 e la tesi di Frederick Jackson Turner contribuiranno a diffondere.⁹² Gli insediamenti umani che scorge dal battello rappresentano piuttosto una sfumatura, una macchia di colore nel quadro più ampio in cui la natura regna ancora sovrana e incontaminata. In più occasioni, l’autore sembra tuttavia riconoscere all’Ovest quelle possibilità di sviluppo che Dickens e Trollope considerano invece irrealizzabili. Anche di fronte a una povera capanna che sorge lungo le sponde del Mississippi nei pressi di Hercolaneum, in Missouri, Beltrami non si lascia influenzare dalle apparenze e, dopo aver notato una distinta signora uscire dall’abitazione, trova un pretesto per conoscere meglio le condizioni di vita dei pionieri. Entrato nella capanna, è sorpreso dal gusto raffinato degli interni e dal contrasto di questi con la miseria della struttura. Come in altre circostanze, è l’osservazione diretta della realtà a plasmare le sue osservazioni sulla società degli Stati Uniti. Senza lasciarsi andare a facili entusiasmi, ma mostrando di aver colto il

⁸⁹ *Ivi*, 10.

⁹⁰ *Ivi*, 25. Malgrado la predilezione per il dato oggettivo, il diario epistolare di Beltrami non manca di osservazioni personali che, con garbo e misura, raccontano delusioni ed esprimono apprezzamenti. Le aspettative dell’autore, ad esempio, sono tradite dalle Falls of the Ohio (“mon attente [...] demeura grandement frustrée”, *ivi*, 12) che, nonostante il nome altisonante, gli sembrano poco più di un piano inclinato.

⁹¹ *Ivi*, 18.

⁹² Come ricorda Bruno Cartosio (*Verso ovest*, 58-59), l’espressione “linea di frontiera” è utilizzata per la prima volta nel 1889 dall’economista Francis Amasa Walker, docente dell’università di Yale e sovrintendente ai Censimenti dal 1870 al 1890. Per un’analisi dell’Extra Census Bulletin del 1891 e delle teorizzazioni della frontiera come linea, si rimanda a Cartosio, *Verso ovest*, 57-63.

dinamismo dello sviluppo del Paese, afferma infatti: “La *décadence* de ce peuple pourrait être aussi soudaine, que son élévation”.⁹³

Diversamente da Beltrami, i viaggiatori europei della prima metà del secolo raramente riconoscono ai pionieri dignità e valore. Come osserva Christopher Mulvey, e come testimoniano le relazioni di viaggio di Dickens e Trollope, l’abitante della frontiera è più spesso considerato un “degenerating type”,⁹⁴ esponente di un ritorno allo stato di natura che è tuttavia privo del fascino romantico del mito del buon selvaggio. Decoro, pulizia e buone maniere fanno infatti difetto ai pionieri e molti viaggiatori rappresentano le loro condizioni di vita come una regressione ad una primitiva barbarie, di cui i coloni stessi sono spesso ritenuti responsabili.⁹⁵ Per Thomas Hamilton, ad esempio, i pionieri sono dei reietti, in fuga dalla legge o dal disprezzo che la società nutre nei loro confronti.⁹⁶ Altri ancora sono invece attratti da zone remote e inospitali come le sponde del Mississippi e del tratto inferiore dell’Ohio per appagare “[thier] love of lucre, and consciousness of independence”.⁹⁷ In ogni caso, i coloni vivono un’esistenza di privazioni che li rende, agli occhi dell’autore, simili tra loro e per questo poco interessanti. “He that has seen one settler in the backwoods” scrive Hamilton “has seen a thousand”.⁹⁸ Anche se prova compassione per quelli che ritiene “forlorn outcasts”,⁹⁹ l’autore ammette tuttavia di preferire altre compagnie rispetto a quella di “isolated adventures, who have yet to dispute the dominion of the forest with the bear and the panther”.¹⁰⁰

Donald Macdonald colloca invece le precarie condizioni di vita dei pionieri nella prospettiva di una successiva migrazione nelle zone interne di Illinois, Indiana e Ohio “and thence again west up the Arkansaw [*sic*] or Missouri or into the Red

⁹³ Beltrami, *La découverte*, 35.

⁹⁴ Mulvey, *Transatlantic Manners*, 58.

⁹⁵ I viaggiatori europei, soprattutto inglesi, si dimostrano dunque quasi sempre refrattari alla mitopoiesi della vita di frontiera cui aveva contribuito, già negli anni ottanta del Settecento, *Letters from an American Farmer* di J. Hector St. John de Crèvecoeur. Neppure l’immagine eroica dell’Ovest presente nel ciclo di *Leatherstocking* (1823-1841) di James Fenimore Cooper e nei racconti della letteratura popolare, pubblicati a partire dagli anni venti dell’Ottocento, trova eco nelle memorie dei viaggiatori *genteel* d’oltreoceano, che iniziano a farvi riferimento solo dagli anni sessanta (Mulvey, *Transatlantic Manners*, 51-52, 57-58).

⁹⁶ Hamilton, *Men and Manners*, II, 187.

⁹⁷ *Ivi*, II, 182-83.

⁹⁸ *Ivi*, II, 182.

⁹⁹ *Ivi*, II, 187.

¹⁰⁰ *Ivi*, II, 183.

River country”.¹⁰¹ Tra gli anni trenta e sessanta, infatti, mentre la popolazione delle valli del Mississippi e dell’Ohio continua a crescere, una parte dei coloni di quelle regioni si dirige ancora più ad Ovest, alla ricerca di migliori condizioni di vita. William Makepeace Thackeray, in viaggio sul Mississippi nel 1856, mostra di cogliere più di altri passeggeri la dinamica realtà del fiume, sebbene rimanga profondamente deluso dal paesaggio americano e, in particolare, da quello dei corsi d’acqua: “I have not seen a beautiful prospect—only swamp, sand, pines, wood cabins or villages and negroes reposing here and there—on the Alabama river a view about as mournful as if it was a tributary to the Styx, on this Mississippi the same dreariness on a wider scale”.¹⁰² Thackeray riprende l’immagine dickensiana del fiume infernale e scrive di rimpiangere il Rodano, la bellezza solitaria del Nilo e il nativo Gange, che ricorda come “friendly & beautiful”.¹⁰³ Inoltre, la natura e le persone incontrate lungo il Mississippi suscitano in lui, come anche in Dickens, una decisa avversione che si traduce a volte in disgusto: “The nature & the people” scrive infatti “oppress me and are repugnant to me”.¹⁰⁴ Arrivato a Cairo, nota all’autore per essere “the place [...] that was Martin Chuzzlewit’s Eden”,¹⁰⁵ Thackeray sembra di nuovo attingere alle memorie di viaggio e al romanzo di Dickens quando descrive la confluenza dei due fiumi come un “Heaven abandoned place”, ma si mostra decisamente più ottimista aggiungendo subito dopo: “But it will be a great city in five years spite of overflows and fever and ague”.¹⁰⁶ Malgrado il disprezzo provato per la popolazione del fiume, dunque, Thackeray riconosce alla civiltà, più che al valore dei coloni stessi, una forza in grado di piegare anche la natura inospitale del Mississippi.

Il fermento che Beltrami e Thackeray scorgono negli insediamenti lungo il Mississippi diventa per Harriet Martineau la caratteristica principale del Grande Fiume. La natura e gli esseri umani sono infatti per l’autrice accomunati da un impulso creatore che plasma il paesaggio fluviale e le prospettive future dei suoi abitanti: “The infant forest, floating, as it appeared, on the surface of the turbid

¹⁰¹ Macdonald, “Diaries”, 341.

¹⁰² William Makepeace Thackeray, “To the Rev. Whitwell Elwin” (28 gennaio-23 marzo 1856), *The Letters and Private Papers of William Makepeace Thackeray*, a cura di Gordon N. Ray (Cambridge: Harvard UP, 1946), III, 552.

¹⁰³ William Makepeace Thackeray, “To the Rev. Whitwell Elwin” (22-23 marzo 1856), *Letters*, III, 589.

¹⁰⁴ *Ibidem*.

¹⁰⁵ William Makepeace Thackeray, “To Mrs. Elliot” (24-26 marzo 1856), *Letters*, III, 591.

¹⁰⁶ *Ibidem*.

and rapid waters, may reveal no beauty to the painter; but to the eye of one who loves to watch the process of world-making, it is full of delight”.¹⁰⁷ Il caos primordiale della natura, che per Thomas Hamilton testimonia l'improvvisa interruzione della creazione, è invece per Martineau il simbolo di una realtà *in fieri*, un'immagine cui l'autrice fa spesso riferimento per descrivere il paesaggio del fiume. Martineau inizia il suo viaggio lungo il Mississippi nel maggio del 1835, diretta alla confluenza dell'Ohio e del Cumberland, da dove raggiungerà la Mammoth Cave in Kentucky. Lo scenario che scorge dal battello mentre solca le acque del Mississippi non le appare conforme ai tradizionali canoni di bellezza, ma assume ai suoi occhi un valore ancora più grande perché le permette di assistere in presa diretta alla creazione stessa del paesaggio di fiume, consentendole al contempo di osservare la nascita della civiltà sulle sue sponde. Martineau descrive in più occasioni la natura del Mississippi come selvaggia e, a tratti, “oppressive to the imagination”.¹⁰⁸ Osserva inoltre che alcuni coloni vivono “amid the desolation and abominable dirt”.¹⁰⁹ Eppure, diversamente da molti altri viaggiatori, è sempre pronta a cogliere i tratti più rassicuranti offerti dal paesaggio nel suo continuo e spesso precario divenire. Nota infatti con stupore le lucciole che illuminano le rive del fiume ed è pronta ad apprezzare anche le torbide acque del Mississippi: “Even the turbid floods, varying their hues with the changes of light and shadow, are a fit element of the picture, and no one wishes them other than they are”.¹¹⁰ Le difficili condizioni di vita dei pionieri le sembrano invece inscritte in un orizzonte di progresso che gradualmente porterà la “Tartar-like population” del Mississippi, “even supposing that a Tartar-like population could co-exist with the commerce of the Mississippi”,¹¹¹ alla civiltà. Lungi dall'essere individui degni di biasimo, dunque, i pionieri sono i principali artefici, insieme alla natura, del processo che prende vita davanti ai suoi occhi e cui l'autrice attribuisce una nobile missione. “The traveller who chooses industriously to see for himself, not with European or aristocratic merely, but with human eyes”, scrive Martineau in un altro passo di *Society in America*, “will find the real aristocracy of the country, not only in ball-rooms and

¹⁰⁷ Martineau, *Society*, I, 212.

¹⁰⁸ Martineau, *Retrospect*, II, 20. La natura sulle sponde del Grande Fiume è descritta da Martineau come “very wild” (*ibidem*) e “wild and solemn” (*ivi*, II, 23), mentre dopo un forte temporale l'autrice osserva che “the landscape looked its wildest” (*ibidem*).

¹⁰⁹ *Ivi*, II, 13.

¹¹⁰ *Ivi*, II, 15.

¹¹¹ Martineau, *Society*, I, 28.

bank-parlours, but also in fishing-boats, in stores, in college chambers, and behind the plough".¹¹²

Le impressioni di Martineau poggiano, come lei stessa ribadisce, sulla sua disponibilità ad osservare il mondo che la circonda con attenzione e senza pregiudizi, atteggiamento che le sembra tuttavia poco diffuso a bordo del battello:

When the heat began to decline, we went to the hurricane deck to watch the beauty of evening stealing on; and, as no one but ourselves and our most esteemed acquaintance seemed to care for the wider view we here obtained, we had the place to ourselves; except that some giddy boys pursued their romps here, and kept us in a perpetual panic, lest, in their racing, they should run overboard. [...] Nothing surprised me more than to see that very few of the ladies looked out of the boat unless their attention was particularly called. All the morning the greater number sat in their own cabin, working collars, netting purses, or doing nothing; all the evening they amused themselves in the other cabin dancing or talking. And such scenery as we were passing! I was in perpetual amazement that, with all that has been said of the grandeur of this mighty river, so little testimony has been borne to its beauty.¹¹³

Durante la navigazione sull'Ohio, il suo attento sguardo le permette di cogliere anche le contraddizioni di un Paese diviso dall'istituto della schiavitù. Convinta abolizionista, Martineau non può che simpatizzare per il solitario pioniere dell'Illinois che scorge "in a wild spot, looking very lonely among the tall trees", scrivendo di preferire la povertà della sua condizione alla vita agiata del più ricco abitante del Kentucky "who was satisfied to dwell there among his slaves".¹¹⁴

Anche l'itinerario di Martineau si snoda dunque lungo il tratto inferiore del Mississippi, per poi proseguire sull'Ohio. Pochi viaggiatori europei si spingono in quegli anni oltre St. Louis. Per coloro che risalgono il Mississippi, l'incontro con il Missouri è fonte di una piacevole scoperta. In viaggio verso l'alto corso del Missouri, Francesco Arese racconta il suo stupore:

¹¹² Martineau, *Society*, III, 29-30.

¹¹³ Martineau, *Retrospect*, II, 11. Dalle pagine delle sue memorie di viaggio, Eliza Steele risponde alle critiche di Martineau indicando la probabile causa del comportamento delle viaggiatrici americane: "Miss Martineau expatiates upon the indifference of our females to the scenery of nature [...]; these ladies, and indeed almost all we meet in steamboats, have been so often over the scene, that they know it by heart, and need not brave heat and storms to see it, as a stranger would. Our people are a restless body, and men, women and children are always upon the move" (*A Summer Journey*, 210).

¹¹⁴ Martineau, *Retrospect*, II, 25.

J'avais cru qu'il était impossible de voir une eau plus sale et plus trouble que celle du Mississippi, mais en voyant le Missouri j'ai été complètement détrompé, j'ai vu que c'est l'eau du Missouri qui trouble celle du Mississippi, qui avant sa jonction avec lui est pure et limpide.¹¹⁵

Prima della confluenza, il Mississippi – definito “vile sewer”¹¹⁶ da Marryat e “enormous ditch”¹¹⁷ da Dickens – è infatti un fiume dalle acque limpide come quelle dell'Ohio, circondato da sponde spesso alte e rocciose. Il missionario Samuele Mazzucchelli, in viaggio sull'alto corso del Mississippi da Galena a St. Louis nell'aprile del 1843, si abbandona alla contemplazione dell'ambiente che lo circonda, leggendovi il segno della grandezza divina e la promessa della vita eterna. Diretto in Italia dopo quindici anni trascorsi nei territori di frontiera del Wisconsin, dell'Iowa e dell'Illinois, Mazzucchelli coglie nel rapido cambiamento del paesaggio che gli scorre davanti il simbolo della transitorietà dell'esperienza terrena dell'uomo, paragonata successivamente ad un viaggio nella biblica valle del pianto:

Favorito dalle aure amene d'una bella primavera, riesciva di sommo diletto il contemplare le opere visibili del Creatore, le quali portano sempre il cuor del cristiano a sospirare verso la beata eternità. Infatti la velocità del battello aumentata dalla corrente delle acque, faceva sì che la vista delle colline, delle valli, dei prati, dei boschi, delle vaste solitudini, delle numerose isole ed alle volte delle nascenti città, passassero davanti agli occhi per tosto cambiar d'aspetto e perdersi nella lontananza; tutti questi oggetti nel loro silenzio dicevano al navigatore: *Noi non siamo per te, tu t'incammini verso un'altra patria*.¹¹⁸

Come la maggior parte dei viaggiatori europei, anche Mazzucchelli affronta il contatto con l'alterità paesaggistica e culturale degli Stati Uniti sovrapponendovi un filtro di valori e punti di riferimento preesistenti, nel suo caso la fede religiosa e i testi delle Sacre Scritture, spesso citate per fondarne il valore universale sull'esperienza oppure, per converso, per guidare l'interpretazione dell'esperienza stessa.¹¹⁹

¹¹⁵ Arese, “Notes d'un voyage”, 480.

¹¹⁶ Marryat, *Diary*, II, 143.

¹¹⁷ Dickens, *American Notes*, II, 110.

¹¹⁸ Mazzucchelli, *Memorie*, 305.

¹¹⁹ Si veda ad esempio il passo seguente, tratto dalla pagina che racconta il primo viaggio sul battello a vapore: “La natura però quand'è vicina a coprirsi del verde suo manto rende spontanea quella esclamazione tirata del profeta Davide [*sic*]: ‘Lodatelo voi, o monti e voi tutte, o colline, piante fruttifere, e voi tutti, o cedri’ (Salmo CXLVIII). La magnifica stellata

Gli splendidi scenari naturali dell'alto corso del Mississippi assumono invece nelle memorie di Giacomo Costantino Beltrami i tratti di una creazione artistica formalmente perfetta. Le lussureggianti foreste e le vaste praterie colte dal battello in movimento sono infatti descritte come “de différens [*sic*] tableaux [...] où le doux, et le romantique dominant avec tant d'alternative, et en même tems [*sic*] avec tant d'accord”.¹²⁰ Il paesaggio dell'Alto Mississippi non è dunque per Beltrami prova dell'esistenza di una realtà metafisica, ma espressione del riuscito connubio tra la natura stessa e l'arte. “On croirait” scrive infatti l'autore “qu'il a été tracé par l'art aidé de la Nature, ou par la Nature aidée de la main de l'art”.¹²¹ L'idillio del rapporto con la natura è tuttavia turbato dal profondo silenzio e dalla solitudine che regnano sulle sponde del fiume. Lo scenario naturale è dunque fonte di piacere estetico, ma anche di emozioni contrastanti che l'autore riconduce, secondo un *topos* romantico, ad una malinconia “tantôt douce, tantôt amère”.¹²²

Ben diverso è lo scenario che nel 1832 accoglie il pittore George Catlin lungo il Missouri, mentre viaggia a bordo del primo battello diretto a Fort Union. “For the distance of 1000 miles above St. Louis” scrive Catlin, il fiume rappresenta “the most frightful and discouraging prospect for the adventurous voyageur”.¹²³ Tronchi alla deriva e *snags*, ma anche acque torbide ed agitate, rendono il corso inferiore del Missouri tetto e desolato come il Basso Mississippi. Eppure, scrive Catlin, “there is a redeeming beauty”¹²⁴ che attende il viaggiatore sulle sponde del fiume. Per ampi tratti, il paesaggio offre infatti agli occhi dell'autore l'incantevole scenario delle praterie:

The greater part of the shores of this river, however, are without timber, where the eye is delightfully relieved by wandering over the beautiful prairies; most of the way gracefully sloping down to the water's edge, carpeted with the deepest green, and, in distance,

volta del firmamento sola poteva dare una idea della gloriosa eternità, secondo quelle parole del suddetto Profeta: ‘I cieli narrano la gloria di Dio, e le opere delle mani di lui annunzia[no] il firmamento (Salmo XVIII)’” (*ibidem*).

¹²⁰ Beltrami, *La découverte*, 75.

¹²¹ *Ivi*, 75-76. Beltrami fa riferimento al valore estetico della natura anche in altri passi della lettera che racconta il suo viaggio in battello lungo l'Alto Mississippi: “On rencontre des vastes et riantes prairies, dénuées de toute apparence, non seulement d'arbres, mais même d'arbustes, et de broussailles. Il serait impossible de croire, que la main de l'Art ne les ait pas placés à dessin, si le silence mortel de leur solitude ne venait nous assurer du contraire” (*ivi*, 49); “De là j'ai vu le soleil s'éteindre, et se rallumer, en dorant de ses feux ce beau tableau de la Nature” (*ivi*, 83).

¹²² *Ivi*, 63.

¹²³ Catlin, *Letters and Notes*, 18.

¹²⁴ *Ibidem*.

softening into velvet of the richest hues, entirely beyond the reach of the artist's pencil.¹²⁵

Catlin esprime dunque la propria incapacità di rappresentare quelle stesse sfumature di colore che la sua prosa è invece riuscita a suggerire grazie ai superlativi. Il paesaggio è fonte di continua meraviglia, soprattutto nel secondo tratto del fiume, che costituisce, agli occhi del pittore, una vera e propria “fairy-land”.¹²⁶ La conformazione delle sponde rocciose, descritte come “strange and picturesque”,¹²⁷ ricorda gli elementi architettonici di una città in rovina, resa ancora più solenne e misteriosa dalla natura incontaminata che la circonda. La contemplazione è per Catlin un'esperienza totalizzante, registrata nel suo diario epistolare attraverso un'incalzante serie di immagini che si rincorrono seguendo il movimento del battello:

During our transit through that part of our voyage, I was most of the time riveted to the deck of the boat, indulging my eyes in the boundless and tireless pleasure of roaming over the thousand hills, and bluffs, and dales, and ravines; where the astonished herds of buffaloes, of elks, and antelopes, and sneaking wolves, and mountain-goats, were to be seen bounding up and down and over the green fields.¹²⁸

Pur facendo riferimento in più occasioni alle categorie estetiche del pittoresco e del sublime, Catlin si serve spesso di una prosa vivace e molto personale per rappresentare gli scenari naturali che incontra lungo il Missouri. Con una vivida immagine che trasmette la particolare attenzione riservata alle sfumature cromatiche ma anche il carattere non convenzionale del suo sguardo, Catlin descrive il colore dell'acqua del Missouri come “always turbid and opaque; having, at all seasons of the year, the colour of a cup of chocolate or coffee, with sugar and cream stirred into it”.¹²⁹ Poco più avanti, quasi volesse rispondere alle memorie dei viaggiatori stranieri che avevano percepito i corsi d'acqua dell'Ovest come inquietanti entità infernali, Catlin ridimensiona il pericolo che ha di fronte nel tratto inferiore del Missouri, dove sono presenti molti tronchi alla deriva. “With

¹²⁵ *Ibidem*.

¹²⁶ *Ibidem*.

¹²⁷ *Ivi*, 19.

¹²⁸ *Ivi*, 18.

¹²⁹ *Ivi*, 17. Anni dopo, nel 1860, il giornalista Horace Greeley utilizza immagini altrettanto inconsuete per descrivere le acque del fiume: “Its muddiness is beyond all description; its color and consistency are those of thick milk porridge; you could not discern an egg in a glass of it. A fly floating in a teacup of this dubious fluid an eighth of an inch below the surface would be quite invisible” (*Overland Journey*, 17).

what propriety this 'Hell of waters' might be denominated the River 'Styx'", scrive Catlin, "I will not undertake to decide; but nothing could be more appropriate or innocent than to call it the River of Sticks".¹³⁰

Il fiume, gli ampi spazi delle praterie, la vegetazione e gli animali non sono tuttavia le uniche fonti di interesse per Catlin. Fin dal viaggio lungo il fiume, il suo diario epistolare registra episodi della vita e delle usanze delle popolazioni native che vivono nei villaggi lungo il Missouri. Come Beltrami, Catlin descrive la reazione di sorpresa e timore dei nativi nei confronti del battello. Alcuni Mandan si prostrano a terra in segno di rispetto verso quella che credono una divinità, altri, colti dal terrore, fuggono lontano o sacrificano cani e cavalli per placare l'ira del Grande Spirito. Il battello è per i nativi una "big thunder canoe" o una "big medicine canoe with eyes",¹³¹ una presenza soprannaturale che turba l'idillio pastorale della loro esistenza. In un avvincente gioco di rifrazioni, l'incontro con l'alterità produce dunque smarrimento nei nativi, mentre suscita l'interesse dell'autore che si avvicina alla cultura del popolo Mandan per comprenderla meglio. Curioso osservatore, Catlin non esita ad assumere la prospettiva di uno sciamano che pensa di aver evocato con la sua arte non le tanto sperate piogge, ma una straordinaria imbarcazione: "My friends, we will get no rain I—there are, you see, no clouds; but my medicine is great—I have brought a *thunder boat*! Look and see it! The thunder you hear is out of her mouth, and the lightning which you see is on the waters!".¹³²

Le descrizioni, le osservazioni e i disegni dedicati da Catlin al popolo Mandan si rivelano fondamentali nel preservare memoria della loro cultura. Qualche anno dopo il suo viaggio, nel 1837, un'epidemia di vaiolo uccide infatti più di 10.000 nativi delle Grandi Pianure, sterminando il novanta per cento del popolo Mandan.¹³³ Secondo le ricostruzioni di R.G. Robertson e di Barbara Alice Mann, il virus raggiunge l'alto corso del Missouri a bordo del *St. Peter's*, il battello a vapore su cui viaggia anche Francesco Arese.¹³⁴

¹³⁰ Catlin, *Letters and Notes*, 18.

¹³¹ *Ivi*, 21.

¹³² *Ivi*, 137.

¹³³ Middleton, *Rivers*, 67.

¹³⁴ R.G. Robertson, *Rotting Face: Smallpox and the American Indian* (Caldwell: Caxton, 2001), 299-303; Barbara Alice Mann, *The Tainted Gift: The Disease Method of Frontier Expansion* (Santa Barbara: Praeger, 2009), 43-44; 53-58. Le memorie di Arese si rivelano piuttosto imprecise e lacunose a riguardo. Diversamente dalle altre fonti citate dagli storici, egli sostiene che quattro passeggeri sono colpiti da colera e colerina. In un breve passo afferma che tre di loro sono

Preziosa testimonianza della cultura delle popolazioni native, gli scritti di Catlin rappresentano un'eccezione nel panorama della produzione letteraria americana antecedente alla Guerra Civile anche per un'altra ragione. Il viaggio lungo i fiumi dell'Ovest difficilmente trova infatti spazio negli scritti autobiografici pubblicati in volume, se si eccettuano i diari di esploratori e di uomini di scienza. Diversamente dagli europei, incoraggiati dal successo editoriale che la letteratura di viaggio riscuote nel Vecchio Mondo, gli americani sono meno propensi a raccontare le proprie esperienze sulle vie d'acqua dell'Ovest in veri e propri *travelogues*. Le loro testimonianze provengono soprattutto da diari privati e lettere, spesso pubblicati postumi, e da brevi resoconti di viaggio apparsi sulla stampa periodica. Sono piuttosto le relazioni dei passeggeri stranieri a contribuire alla mitopoiesi del viaggio lungo i fiumi dell'Ovest, determinando la diffusione di alcuni *topoi* ripresi successivamente anche nella narrativa di fiume. Il battello e la moltitudine dei suoi passeggeri, le particolari condizioni della vita di bordo, gli incagli e le gare di velocità sono già all'inizio degli anni trenta presenze ricorrenti in questi *travelogues*, letti con interesse su entrambe le sponde dell'Atlantico. Gli Stati Uniti rappresentano infatti per gli europei una realtà istituzionale e sociale inedita, non più riconducibile al passato dell'esperienza coloniale, e affascinano i cittadini del Vecchio Mondo per le meraviglie naturali del loro territorio, immenso e ancora in buona parte incontaminato. Gli americani leggono invece le opere dei viaggiatori stranieri per confrontarsi con l'immagine che gli europei hanno degli Stati Uniti, spesso sancendo il successo editoriale di un *travelogue* proprio quando il suo autore ferisce il loro orgoglio nazionale.

Il viaggio sui fiumi dell'Ovest viene raccontato da molti europei non solo perché è considerato esperienza caratteristica dei luoghi visitati, ma soprattutto perché permette una diretta e spesso prolungata osservazione di quella diversità culturale e paesaggistica che contraddistingue gli Stati Uniti e che queste opere si prefiggono di illustrare. Come nota Thomas Ruys Smith a proposito del Mississippi, "it was European tourists, with plenty of fixed principles, looking to

sulla via della guarigione, mentre il quarto sarebbe prossimo alla morte ("Notes d'un voyage", 481). Sebbene concordino nell'attribuire al *St. Peter's* il ruolo di vettore del contagio, le ricostruzioni di Robertson e Mann divergono notevolmente. Secondo Robertson (*Rotting Face*, 301), la decisione del capitano dell'imbarcazione Bernard Pratte Jr. di non interrompere il viaggio per sottoporre i membri dell'equipaggio ad un periodo di quarantena è stata colpevole, ma non dolosa. Mann vede invece nella diffusione del virus un lucido e premeditato disegno di sterminio orchestrato per ridurre il numero dei nativi delle Grande Pianure e dunque rendere più agevole l'espansione americana verso Ovest (*Tainted Gift*, 70-71).

analyze, dissect, and define a strange New World, who found something far more significant”.¹³⁵ In misura maggiore rispetto a quanto avviene per i viaggiatori americani, dunque, per i turisti europei il battello diventa il simbolo della nuova nazione, il catalizzatore dei giudizi che i singoli autori attribuiscono al Paese nel suo complesso. Microcosmo degli Stati Uniti, il battello rappresenta uno spazio d’elezione per formalizzare generalizzazioni sui suoi abitanti e sulla democrazia americana. Ad esperienze di viaggio in battello particolarmente negative come quelle di Trollope e Dickens corrispondono di solito giudizi severi sia nei confronti della società americana che delle sue istituzioni. Posizioni più concilianti sui compagni di viaggio, sulla vita di bordo e sul paesaggio fluviale come quelle di Martineau, Arese e Beltrami sono invece associate a opinioni meno unilaterali, che prendono in considerazione luci ed ombre della realtà americana.

Sono soprattutto i viaggiatori inglesi a dimostrarsi inflessibili censori della realtà incontrata sui battelli. Come ricorda Alexander Mackay in un passo del suo *Western World* (1849), pregiudizi e convincimenti ideologici preesistenti determinano l’atteggiamento di molti viaggiatori e, ai suoi occhi, gli inglesi si avvicinano al Nuovo Mondo “with an ill-disguised air of self-importance, unpalatable to a people who have become jealous from unmerited bad treatment”.¹³⁶ Questo atteggiamento è in parte legato alla situazione socio-politica che il Regno Unito vive a partire dagli anni trenta.¹³⁷ Il richiamo della modernità e del cambiamento, che si concretizza in proposte di riforme parlamentari e di estensione del diritto di voto, trova infatti schierati su fronti opposti i difensori dello status quo e coloro che invece guardano all’esperimento americano con interesse e desiderio di emulazione. “It is significant that the severest British critics of the frontier, as of America in general”, scrive Mody C. Boatright, “were Tories”.¹³⁸

I conservatori temono infatti che l’adozione di provvedimenti democratici possa avere effetti nefasti sulla nazione. Nella prefazione al suo volume, Frances Trollope precisa che con la sua opera “she has endeavoured to show how greatly the advantage is on the side of those who are governed by the few, instead of the

¹³⁵ T.R. Smith, *River of Dreams*, 83.

¹³⁶ Mackay, *The Western World*, III, 322.

¹³⁷ Elizabeth J. Deis e Lowell T. Frye, “British Travelers and the ‘Condition-of-America Question’: Defining America in the 1830s”, *Nineteenth-Century British Travelers in the New World*, a cura di Christine DeVine (Milton Park: Routledge, 2016), 121.

¹³⁸ Boatright, *Folk Laughter*, 14.

many”.¹³⁹ Rinnegando il passato e la vigente costituzione per abbracciare il modello americano, i suoi compatrioti “will incur the fearful risk of breaking up their repose by introducing the jarring tumult and universal degradation which invariably follow the wild scheme of placing all the power of the state in the hands of the populace”.¹⁴⁰ Anche George William Featherstonhaugh considera la correlazione tra democrazia e decadimento dei costumi della società come assodata e attribuisce agli americani la colpa di aver attuato una “fatal substitution of universal suffrage for character and property”.¹⁴¹ Secondo Featherstonhaugh, le biasimevoli riforme democratiche sono responsabili del nuovo corso della politica americana e dunque dell’affermazione di quel “wild, democratic, mannerless, and tyrannical rule”¹⁴² rappresentato da Andrew Jackson e dalla frontiera. Agli occhi di molti viaggiatori stranieri, infatti, l’Ovest incarna la negazione dei principi di “order, cleanliness, propriety”¹⁴³ che dovrebbero costituire i pilastri della società civile e che sono apertamente violati anche a bordo dei battelli a vapore.

Negli stessi anni in cui i viaggiatori europei raccontano le loro esperienze americane, l’Ovest trova la sua voce nell’opera degli umoristi della frontiera. I fiumi, i battelli a vapore e la loro eterogenea compagnia di viaggiatori diventano a partire dagli anni quaranta uno dei soggetti preferiti della loro narrativa umoristica. Mentre canta le gesta di Mike Fink e la sua *vanishing frontier*, la letteratura popolare dei periodici si muove dunque anche nell’alveo della contemporaneità e sceglie il battello a vapore come ambientazione delle sue storie di fiume. Memori della lingua dell’esagerazione cara al re dei battellieri, questi sketch la inscrivono in un mutato contesto storico e sociale, da cui emergono nuovi personaggi, nuove storie e nuovi spazi, ancora una volta crocevia delle diverse anime di una nazione.

¹³⁹ F. Trollope, *Domestic Manners*, I, VI.

¹⁴⁰ *Ivi*, I, VII.

¹⁴¹ Featherstonhaugh, *Excursion*, I, 25.

¹⁴² *Ibidem*.

¹⁴³ *Ivi*, II, 178.

III

IL CAPITANO E IL PILOTA, IL NOVELLINO E L'ORSO DELL'ARKANSAS

We are a great people! and the west is a great country! Yet would it be nothing without steam boats; and I think I have made it equally clear, that steam boats would be nothing without *waiters*! They enjoy my profound consideration, and for my own part, it is a question with me, whether, in future, I shall ship myself as “freight” or—*change places with them*.

Joseph M. Field, “Of the Deference Due to Steamboat Waiters”

Le memorie di viaggio di Frances Trollope riscuotono in patria e oltreoceano un successo senza precedenti. Tre nuove edizioni vengono pubblicate dall'editore inglese nell'arco di pochi mesi, mentre negli Stati Uniti, già nel 1832, circolano quattro diverse versioni del *travelogue*.¹ Senza smussare le sferzanti critiche che avevano contribuito alla fortuna dell'opera, l'autrice pubblica nel 1839 una nuova edizione corredata di precisazioni e approfondimenti, affidati a note a piè di pagina a volte molto dettagliate. Una parziale rettifica sembra ad esempio necessaria a Trollope a proposito della scarsa attitudine degli americani al divertimento. Nei tre anni di permanenza negli Stati Uniti, la società americana le era apparsa “totally divested of gaiety”.² “From one end of the Union to the other”, aveva scritto nella prima edizione, “they have no fêtes, no fairs, no merry-makings, no music in the streets, no Punch, no puppet-shows”.³ Dopo appena sette anni, la situazione è decisamente mutata: “Humour, rich and original, does exist in the United States,

¹ Deis e Frye, “British Travelers”, 131-32.

² F. Trollope, *Domestic Manners*, I, 293.

³ *Ivi*, I, 293-94.

and [...] when such a treat is given them, the people know how to enjoy it”.⁴ Nella nota, Trollope cita due dei personaggi più famosi delle storie umoristiche della letteratura popolare: il maggiore Jack Downing, creato da Seba Smith e poi ripreso da Charles Augustus Davis, e il venditore ambulante Sam Slick, protagonista dei racconti del canadese Thomas Chandler Haliburton. Come Trollope, a partire dagli anni trenta, alcuni critici britannici lodano la *vis* comica degli umoristi americani e l’originalità dei materiali proposti, considerandoli rappresentativi di una sensibilità autoctona che trova espressione in una lingua autentica, lontana dai canoni della tradizione settecentesca.⁵

La produzione umoristica che dalla fine degli anni venti viene pubblicata dai periodici americani ed è poi ristampata oltreoceano è infatti caratterizzata da elementi comuni che Walter Blair individua nella “accurate rendition of dialect and the authentic depiction of localized background”.⁶ Malgrado queste affinità, la critica identifica due principali correnti umoristiche negli anni che precedono la Guerra Civile: quella dell’Est – tra cui figurano Smith, Davis e Haliburton – e quella del Sud-Ovest o della frontiera.⁷ Come osservano Hennig Cohen e William B. Dillingham, l’utilizzo del vernacolo nell’umorismo di frontiera “was more widespread, bolder, more surprising in its metaphorical richness”.⁸ Constance Rourke nota inoltre che l’umorismo dell’Est è solitamente “gradual in its approaches, pervasive rather than explicit in its quality, subtle in its range”, mentre quello della frontiera mostra una spiccata propensione “toward the grotesque, or the macabre”.⁹ Se il personaggio dell’Est non esita a paragonarsi a un serpente o a una donnola, prosegue Rourke, quello dell’Ovest “was the alligator or the raccoon or the tornado”.¹⁰

Fin dai nomi con cui viene indicato, l’umorismo della frontiera o del Sud-Ovest mostra del resto un forte legame con un contesto spaziale e culturale che

⁴ Frances Trollope, *Domestic Manners of the Americans*, 5ª ediz. (London: Bentley, 1839), 164.

⁵ Walter Blair, “Introduction”, *Native American Humor*, a cura di Walter Blair (San Francisco: Chandler, 1960), 38-47.

⁶ *Ivi*, 62.

⁷ I contributi critici degli studiosi americani hanno da tempo adottato la formula di “(old) Southwest humor” o di “humor of the (old) Southwest” per descrivere le opere degli autori che la critica italiana generalmente identifica con il nome di “umoristi della frontiera”, seguendo la soluzione proposta da Claudio Gorlier nella sua antologia di racconti.

⁸ Hennig Cohen e William B. Dillingham, “Introduction”, *Humor of the Old Southwest*, a cura di Hennig Cohen e William B. Dillingham (Athens: U of Georgia P, 1994), XXXI.

⁹ Rourke, *American Humor*, 68.

¹⁰ *Ibidem*. Il corsivo è di chi scrive.

differisce in modo significativo da quello dell'Est. Come ricorda icasticamente James M. Cox, "as West, it was wilder than the Northeast; and as South it was already involved in the whole long loss to the North which culminated in bloody Civil War".¹¹ La regione di riferimento comprende Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas, Arkansas e Tennessee, ossia tutti gli Stati che in occasione del censimento del 1850 sono raggruppati nella macroarea dei "Southwestern States". La geografia degli umoristi della frontiera resta tuttavia fluida e gli studiosi accolgono nel novero del Sud-Ovest letterario anche Kentucky e Missouri, ma soprattutto Georgia e North Carolina, dove vengono ambientate rispettivamente le *Georgia Scenes* di Augustus Baldwin Longstreet e le *Fisher's River Scenes* di Hardin E. Taliaferro.¹²

In alcune prefazioni ai volumi che raccolgono gli sketch degli umoristi della frontiera, gli autori esprimono il loro intento di raccontare la vita nel Sud-Ovest per sottrarre all'oblio usanze, personaggi e paesaggi caratteristici di una regione in continuo divenire.¹³ "Every step of the pioneer's progress has been marked with incidents, humorous and thrilling", scrive John S. Robb nella prefazione di *Streaks of Squatter Life and Far-West Scenes* (1847), "which wait but the wizard spell of a bright mind and able pen to call them from misty tradition, and clothe them with sparkling life".¹⁴ Come afferma William T. Porter presentando il primo numero del suo settimanale *Spirit of the Times* nel 1831, i collaboratori del periodico avrebbero dovuto rendere testimonianza di un particolare contesto storico in cui "the

¹¹ James M. Cox, "Humor of the Old Southwest", *The Comic Imagination in American Literature*, a cura di Louis D. Rubin (Washington: Voice of America, 1974), 106. Come Cox, anche Richard Slotkin riconosce al Sud-Ovest caratteristiche culturali sia del West, sia del Sud: "In the Southwest, democracy took a form similar to that in the free-state West, save that ownership of slaves became the goal of the man-on-the-make; its achievement was the mark of a man's attainment of full equality with the best in American society" (*Regeneration*, 395).

¹² M. Thomas Inge, "Introduction", *The Frontier Humorists: Critical Views*, a cura di M. Thomas Inge (Hamden: Archon, 1975), 9n1; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 4-5.

¹³ James H. Justus, "Introduction", *The Humor of the Old South*, a cura di M. Thomas Inge e Ed Piacentino (Lexington: UP of Kentucky, 2001), 2. Augustus Baldwin Longstreet scrive ad esempio nella prefazione di *Georgia Scenes* (1835; Athens: U of Georgia P, 1998): "The following sketches were written rather in the hope that chance would bring them to light when time would give them an interest, than in the belief that they would afford any interest to the readers of the present day" (3). Qualche anno dopo, John S. Robb osserva che il popolamento della valle del Mississippi è ormai compiuto. Rivolgendosi al colonnello Charles Keemle, dedicatario di *Streaks of Squatter Life and Far-West Scenes* (Philadelphia: Carey, 1847), Robb afferma: "You may be set down as one, who has not only been a dweller in the wilds since its primitive days, but an observer of its progress in every stage, from the semi-civilised state until the refinement of polished life has usurped the wilderness" (III).

¹⁴ Robb, *Streaks of Squatter Life*, VIII.

refinements of society meet and overthrow the austerities and rudenesses”, in luoghi dove la “wilderness is thickening with population”.¹⁵ Dopo quasi quindici anni, nella prefazione all’antologia *The Big Bear of Arkansas* (1845), le parole di Porter collocano invece le avventure raccontate dagli umoristi nella dimensione del ricordo:

In addition to correspondents who described with equal felicity and power the stirring incidents of the chase and the turf, [*The Spirit of the Times*] enlisted another and still more numerous class, who furnished most valuable and interesting reminiscences of the pioneers of the far West—sketches of thrilling scenes and adventures in that then comparatively unknown region, and the extraordinary characters occasionally met with—their strange language and habitudes.¹⁶

Sebbene l’ambientazione rappresenti un tratto fondamentale delle storie degli umoristi della frontiera, proprio come nei western, la geografia di questi sketch manca spesso di precise determinazioni spaziali.¹⁷ Boschi, villaggi e fiumi sono accomunati da caratteristiche che li rendono simili, nonostante i titoli delle opere rivendichino spesso la specificità dei luoghi in cui sono ambientate le vicende.¹⁸ Al centro della narrativa degli umoristi della frontiera è piuttosto un composito “paesaggio umano”,¹⁹ la complessa e fluida “human geography”²⁰ di una regione segnata da profonde differenze culturali, colte nel momento storico di passaggio che precede la definitiva affermazione delle istituzioni democratiche.

¹⁵ Cit. in Justus, *Fetching the Old Southwest*, 231. Per una breve storia delle vicende editoriali dello *Spirit of the Times* si veda *supra*, 34.

¹⁶ William T. Porter, “Preface”, *The Big Bear of Arkansas, and Other Sketches, Illustrative of Characters and Incidents in the South and South-West*, a cura di William T. Porter (Philadelphia: Carey, 1845), VII-VIII.

¹⁷ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 7. Come osserva John G. Cawelti in *The Six-Gun Mystique Sequel* (Bowling Green: Bowling Green State U Popular P, 1999), l’ambientazione del western “has come to center about the image of the isolated town or ranch or fort surrounded by the vast open grandeur of prairie or desert and connected to the rest of the civilized world by a railroad, a stagecoach or simply a trail” (24). Questa rappresentazione spaziale è secondo Cawelti funzionale a riprodurre “in visual images the thematic conflict between civilization and savagery and its resolution” (*ibidem*).

¹⁸ Si considerino, ad esempio, i titoli delle raccolte *Georgia Scenes* (1835) di Augustus Baldwin Longstreet, *Odd Leaves from the Life of a Louisiana Swamp Doctor* (1850) di Henry Clay Lewis, *Mississippi Scenes* di Joseph B. Cobb (1851) e *The Flush Times of Alabama and Mississippi* (1853) di Joseph Glover Baldwin. Il titolo della raccolta di Hardin E. Taliaferro, *Fisher’s River Scenes and Characters* (1859), ancora più preciso nell’indicazione topografica, fa invece riferimento ad un villaggio del North Carolina.

¹⁹ Gorlier, “Introduzione”, XIV.

²⁰ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 8.

In una società che si serve dei fiumi per migliorare la mobilità della popolazione ed espandere il commercio, i battelli dell'Ovest diventano per gli umoristi della frontiera un'ambientazione privilegiata per raccontare "un mondo in cui il travestimento e l'inganno costituiscono il punto di forza e la condizione della sopravvivenza".²¹ Individualismo, intraprendenza, spirito di adattamento e capacità di rinnovamento, valori in cui si riconosce la società dell'Ovest, si traducono infatti nelle storie ambientate a bordo dei battelli in mirabolanti prove di fantasia e creatività, in virtuosistiche menzogne e memorabili burle. Spesso opera degli stessi autori che come Joseph M. Field, John S. Robb e Thomas Bangs Thorpe contribuiscono in quegli anni alla mitopoiesi di Mike Fink, questi racconti di fiume creano una versione diversa e complementare della frontiera e delle sue vie d'acqua. La mira prodigiosa e la forza senza pari di Mike Fink cedono infatti il posto all'astuzia e all'inventiva di nuovi personaggi che, ancora più del re dei battellieri, si servono delle loro impareggiabili doti affabulatorie per conquistare l'attenzione o la fiducia dei compagni di viaggio. Come nel ciclo di Fink e nei *travelogues* dei viaggiatori, tuttavia, anche negli sketch degli umoristi della frontiera i fiumi dell'Ovest rappresentano il luogo d'incontro delle diverse componenti che contraddistinguono la realtà americana. Teatro di una commedia umana non sempre rassicurante, il battello è immerso in un contesto spaziale che, anche in ragione della sua indeterminatezza, continua ad esercitare il suo fascino nell'immaginario americano, quasi fosse esso stesso frontiera tra il mondo fantastico dei *tall tales* della tradizione popolare e quello ormai incalzante degli affari e del progresso.

²¹ Cinzia Schiavini, "Tall Tale", *Americana*, 617-20.

1. *Every steamboat, a showboat*

I found myself on board this beautiful craft in “close communion” with a score of unquestionable “beauties”. The company proved to be a heterogeneous conglomeration of character—made up of editors, lawyers, auctioneers, indescribables, and “fancies”—with a sprinkling of “none-such’s”. There was a stray parson, too, in the crowd—but as his leisure time “between meals” was spent in trading horses, we dispensed with his “grace before meals”.

George P. Burnham, “The Steamboat Captain Who Was Averse to Racing”

Sperando di trovare fortuna nelle piccole cittadine della frontiera, gli attori della famiglia Chapman partono da Pittsburgh nel 1831 a bordo del *Floating Theater*, la *flatboat* destinata a diventare la prima *showboat* della storia.¹ Il loro progetto è quello di viaggiare fino a New Orleans, fermandosi nei centri lungo le rive dell’Ohio e del Mississippi per mettere in scena spettacoli a bordo della loro imbarcazione. L’iniziativa si rivela un successo: gli spettatori accorrono numerosi alle rappresentazioni e i Chapman decidono di ripetere l’itinerario anche negli anni successivi, a volte percorrendo nuovi fiumi come l’Arkansas, il White e il Green River. Le *flatboats*, vendute e smantellate al termine della stagione al loro arrivo a New Orleans, vengono sostituite nel 1836 da un battello a vapore che, dall’anno successivo, prende il nome di *Steamboat Theater*. La brillante idea dei Chapman viene presto imitata da altre compagnie di attori e di artisti itineranti che iniziano a percorrere i fiumi americani proponendo diverse combinazioni di intrattenimento. Nel 1847 il battello dei Chapman viene acquistato da Sol Smith, attore e impresario

¹ Qualche anno prima, nel 1816, Noah Ludlow e la sua compagnia di attori itineranti si imbarcano da Olean, piccolo centro sul fiume Allegheny, e discendono il corso del fiume fino a Pittsburgh. Da qui proseguono verso sud, percorrendo l’Ohio fino a Limestone nel Kentucky. Dopo una serie di fortunate esibizioni, la compagnia riprende a solcare le acque dei fiumi, questa volta il Cumberland e il Mississippi, a bordo di una *keelboat* che gli attori decidono di chiamare *Noah’s Ark*. Durante il viaggio la compagnia propone il suo repertorio nei centri abitati che si trovano lungo i fiumi, ma non esistono testimonianze che le rappresentazioni siano avvenute a bordo della loro imbarcazione, che non può, dunque, essere considerata, *stricto sensu*, una *showboat*. Vedi Philip Graham, *Showboats: The History of an American Institution* (Austin: U of Texas P, 1951), 4-7.

teatrale, ma anche apprezzato scrittore di sketch umoristici per i periodici dell'Ovest e per il prestigioso *Spirit of the Times*.²

Proprio come delle colorite *showboats*, i battelli a vapore dei racconti degli umoristi della frontiera ospitano un'ampia ed eterogenea galleria di personaggi. Come osserva Franklin J. Meine nella sua analisi dei temi e delle situazioni più frequenti,³ il viaggio rappresenta un significativo nucleo comune nella produzione di questi scrittori, che scelgono spesso di ambientare le loro storie lungo le vie d'acqua, a bordo dei battelli a vapore. Le imbarcazioni che solcano l'Ohio, il Mississippi e i loro affluenti sono per gli umoristi della frontiera un'irresistibile cornice non solo per raccontare la società del Sud-Ovest, ma per metterla in scena insieme al resto della nazione. Non il viaggio, dunque, e neppure il viaggio di fiume, ma il viaggio di fiume a bordo del battello a vapore sembra essere la dimensione più congeniale ai loro racconti. Nel corpus di queste storie, nota James H. Justus,⁴ sono infatti rari gli sketch ambientati a bordo di diligence e ancora meno frequenti sono quelli che hanno come cornice i vagoni ferroviari. Diversamente dagli altri mezzi di trasporto, il battello incarna, fin dal suo caratteristico aspetto, la specificità culturale della società del Sud-Ovest. Inoltre, a livello narrativo, permette il coinvolgimento di un numero maggiore di personaggi, che entrano in contatto con facilità grazie a momenti sociali codificati come i pasti o gli spettacoli, e in luoghi, come il bar o il tavolo da gioco, dove l'interazione è necessaria o prassi consueta.⁵

Nel racconto di Thomas Bangs Thorpe "The Big Bear of Arkansas" (1841), il narratore sottolinea che "the heterogeneous characters of the passengers [...] can scarcely be imagined by one who has never seen it with his own eyes".⁶ I viaggiatori si trovano infatti in compagnia di uomini e donne "from every State in the Union, and from every portion of the globe".⁷ Sono soprattutto i passeggeri americani, tuttavia, a destare l'interesse del narratore:

Here may be seen jostling together the wealthy Southern planter and the pedlar of tin-ware from New England—the Northern merchant

² *Ivi*, 9-22.

³ Franklin J. Meine, "Introduction", *Tall Tales of the South West*, a cura di Franklin J. Meine (New York: Kopf, 1930), XXVI.

⁴ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 310, 314-15.

⁵ *Ivi*, 315.

⁶ Thomas Bangs Thorpe, "The Big Bear of Arkansas", *Spirit of the Times* (27 marzo 1841), in Thorpe, *A New Collection*, 112.

⁷ *Ibidem*.

and the Southern jockey—a venerable bishop, and a desperate gambler—the land speculator, and the honest farmer—professional men of all creeds and characters—Wolvereens, Suckers, Hoosiers, Buckeyes, and Corncrackers, beside a “plentiful sprinkling” of the half-horse and half-alligator species of men, who are peculiar to “old Mississippi”, and who appear to gain a livelihood by simply going up and down the river.⁸

Anche l'imbarcazione che solca le acque del Mississippi in “The Second Advent” (1844), sketch di Matthew C. Field, ospita “a crowd of all sorts, and ‘all sorts of a crowd’”.⁹ Sempre sul Mississippi, la compagnia del battello di “The Wrong Berth”, pubblicato sullo *Spirit of the Times* nel 1850 e firmato “Crawfish”, comprende “some fifty passengers [...], among whom were French, Spanish, Irish, Dutch, and, in fact, a sprinkling of all nations”.¹⁰ La presenza di viaggiatori diversi tra loro per provenienza, cultura e disponibilità economiche rappresenta un tratto distintivo dei racconti ambientati sui battelli a vapore e spesso costituisce il potente motore del loro umorismo. Come osserva Thomas Ruys Smith, i battelli ospitano “a compelling mixture of urbane modernity and the rude frontier” e rappresentano dunque “a forum where social interaction [takes] on a fluidity that retain[s] productive friction”.¹¹ Il viaggio sui fiumi dell'Ovest contiene infatti in nuce le condizioni di un confronto, di una contrapposizione che, pur venendo spesso riassorbita nella comicità, ne costituisce la necessaria premessa.

Protagonisti di questi racconti sono spesso personaggi che appartengono ad una tradizione comica più antica. Il rozzo contadino e il dandy raffinato e arrogante rappresentano infatti alcuni delle *stock figures* più comuni nella storia della commedia.¹² Più in generale, i meccanismi della comicità degli sketch della frontiera si basano di frequente sulla contrapposizione tra *alazon* e *eirone*, tra un personaggio “who pretends or tries to be something more than he is”¹³ e un altro “appearing to be less than [he] is”.¹⁴ La comparsa di questi personaggi sullo sfondo della frontiera si iscrive tuttavia in un inedito contesto socio-culturale che spesso

⁸ *Ibidem*.

⁹ Matthew C. Field, “The Second Advent”, *Daily Reveille* (15 maggio 1844), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 41.

¹⁰ Crawfish, “The Wrong Berth”, *Spirit of the Times* (26 ottobre 1850), in John Q. Anderson, a cura di, *With the Bark On: Popular Humor of the Old South* (Nashville: Vanderbilt UP, 1967), 37.

¹¹ T.R. Smith, *River of Dreams*, 72.

¹² Cox, “Humor of the Old Southwest”, 108.

¹³ Northrop Frye, *Anatomy of Criticism: Four Essays* (1957; Princeton: Princeton UP, 2000), 39.

¹⁴ *Ivi*, 40.

permette di infondere nuovo vigore a maschere e intrecci già noti, talvolta perfino capovolgendo i convenzionali meccanismi comici della tradizione.

Uno dei personaggi-tipo che più di frequente appare nei racconti degli umoristi della frontiera nel ruolo di *outsider* è quello dello straniero, solitamente di nazionalità francese o inglese.¹⁵ Rispetto ad un gruppo culturalmente omogeneo, lo straniero è l'estraneo per antonomasia, ed è per questo in grado, se la storia è narrata dalla sua prospettiva, di cogliere le ingiustizie o le insensatezze che animano la vita e le istituzioni della comunità che lo ospita. Nelle *Lettres persanes* di Montesquieu e in alcuni testi di Benjamin Franklin e Washington Irving, ad esempio, l'artificio dello straniamento permette di vedere sotto una nuova luce aspetti della realtà quotidiana che normalmente sfuggono ai lettori e che la satira di questi testi diletteggia.¹⁶

Nei racconti ambientati sui battelli a vapore è invece la società di frontiera a sanzionare con la derisione i comportamenti inappropriati e i gesti maldestri dei passeggeri stranieri che mostrano di non aver compreso le norme o le consuetudini di bordo.¹⁷ In "The Wrong Berth", un viaggiatore francese, tale Monsieur Paroe, attira fin dalla partenza l'attenzione del narratore. Dopo averlo descritto con marcati tratti caricaturali ("a fat, short, pousy, round, pumpkin-faced Frenchman"¹⁸), egli lo definisce senza mezzi termini "the queerest piece of unfinished humanity I ever beheld".¹⁹ La scarsa padronanza della lingua inglese rende insopportabili le velleità di conversatore di Monsieur Paroe e il narratore stesso sfugge al cordiale ma fastidioso approccio solo grazie ad un astuto stratagemma: "Catching a chance to call his attention to something on shore, I slid

¹⁵ Il personaggio del francese irascibile, ad esempio, è una *stock figure* della commedia inglese del Settecento. Vedi Lewis Leary, "Washington Irving", in Rubin, a cura di, *The Comic Imagination*, 66.

¹⁶ In "Sidi Mehemet Ibrahim on the Slave Trade" (1790), ultima satira pubblicata da Benjamin Franklin, l'autore adotta la voce di un notevole algerino del Seicento per sostenere la causa antischiavista (*Writings*, 1157-60). Nelle lettere di Mustapha Rub-A-Dub Keli Khan (1807-1808), mercante di schiavi proveniente da Tripoli, pubblicate sul periodico *Salmagundi*, Washington Irving utilizza invece l'artificio dello straniamento per irridere le consuetudini della società americana e per criticare la sua "logocrazia", una forma degenerata di democrazia in cui il governo non è affidato al popolo, ma al potere mistificante delle parole e a chi meglio se ne sa servire (*History, Tales, and Sketches*, 112-20, 143-50, 177-83, 202-09, 254-61, 291-98, 327-34).

¹⁷ Richard Slotkin considera la tipica situazione della burla perpetrata ai danni di una vittima ingenua come un esempio di "hunter-prey drama" (*Regeneration*, 416).

¹⁸ Crawfish, "The Wrong Berth", 37.

¹⁹ *Ivi*, 37-38.

down stairs [*sic*] with a rush”.²⁰ A tavola, il francese ostenta un’artificiosità che non manca di essere registrata dal narratore (“He would raise up his moustache with his left hand and with his right deposit whatever it might be in his *breadbasket*”²¹), ma è poco più tardi che con il suo comportamento diventa lo zimbello di tutti. Ignaro della divisione che in alcune imbarcazioni separa le cabine degli uomini da quelle delle donne, e quindi convinto che il numero del suo biglietto faccia inequivocabilmente riferimento al posto assegnatogli, il francese finisce per infilarsi nella cuccetta di una signora sposata. L’agitazione a bordo e la furia del marito si placano solo quando un interprete svela l’innocente, anche se imbarazzante, equivoco.²²

Altrettanto risibile è il comportamento degli stranieri che ostentano superiorità nei confronti della gente dell’Ovest e sottovalutano la pericolosità della sua *wilderness*. In “A Rattlesnake on a Steamboat” (1848), sketch di Henry Clay Lewis, un vanaglorioso marinaio inglese intrattiene i passeggeri del battello con le sue memorabili storie di viaggi e di caccia. Alla domanda del narratore che gli chiede se durante il suo soggiorno americano abbia incontrato il temibile serpente a sonagli americano, l’inglese risponde sprezzante: “Pshaw! To think a man that had killed a boa constrictor, fair fight, should be afraid of a little noisy flirt of a snake that never grew bigger round than a marlin spike!”²³ La spavalderia del marinaio capitola però qualche minuto dopo, quando il serpente a sonagli del narratore, fuggito dalla gabbia, viene avvistato proprio sotto la sedia dell’inglese. Accortosi della minacciosa presenza, “with a loud yell, he made but one spring over the guards into the river”.²⁴

A volte, il comportamento degli stranieri non viene apertamente schernito dai passeggeri, ma le osservazioni dei narratori sottolineano con pungente ironia i loro atteggiamenti inappropriati. In “The Big Bear of Arkansas” (1841), un

²⁰ *Ivi*, 38.

²¹ *Ibidem*.

²² Lo stesso episodio viene raccontato in *Dan. Marble: A Biographical Sketch of that Famous and Diverting Humorist* (1851) di Jonathan Kelley Falconbridge. La versione di Falconbridge si chiude tuttavia con un doppio emblematico allontanamento dalla comunità del battello. Per l’umiliazione ricevuta, infatti, il francese abbandona l’imbarcazione il mattino successivo, mentre la signora, pur rimanendo a bordo, “did not appear out of the ladies’ cabin all the way down to New Orleans” (147).

²³ Henry Clay Lewis, “A Rattlesnake on a Steamboat”, *Spirit of the Times* (12 febbraio 1848), in Henry Clay Lewis, *Odd Leaves from the Life of a Louisiana Swamp Doctor* (Philadelphia: Hart, 1850), 67.

²⁴ *Ivi*, 69.

viaggiatore viene considerato inglese “from some peculiarities of his baggage”,²⁵ ma è soprattutto il suo “increasing interest”²⁶ nel *tall tale* del narratore di secondo grado Jim Doggett a tradirne l’estraneità al mondo della frontiera. Di fronte ai racconti di tacchini selvatici dal peso di quaranta libbre, di orsi che sono più numerosi delle more e di barbabietole grandi come ceppi di cedro, solo l’inglese, un abitante dell’Indiana e “a timid little man”²⁷ sembrano curarsi del principio di verosimiglianza e chiedono precisazioni al narratore.²⁸ Come spesso avviene nei racconti della frontiera, infatti, non tutti i personaggi si rendono conto che le storie di Doggett non sono altro che “comic fiction disguised as fact”.²⁹ Ancora diversa è la reazione di un abitante dell’Illinois “who had the daring to say that our Arkansas friend’s stories ‘smelt rather tall’”.³⁰ Egli infatti intuisce il carattere fittizio dei racconti di Doggett, ma non coglie la portata comica del *tall tale*, sancendo di conseguenza la sua mancata iniziazione alla comunità. “As the tall tale binds and identifies a folk group”, scrive Carolyn S. Brown, “it also offers outsiders a way of joining. While one important function of folklore of almost any type is the initiation of group novices, the tall tale initiates new members only if they play the game properly”.³¹

Non sono dunque solo gli stranieri ad assumere il ruolo dell’estraneo in questi sketch. Gli abitanti della frontiera mettono infatti alla berlina con altrettanta

²⁵ Thorpe, “The Big Bear of Arkansas”, 115.

²⁶ *Ivi*, 116.

²⁷ *Ivi*, 115.

²⁸ In un passo dello sketch, tuttavia, la risata dell’inglese sembra segnalare l’acquisita consapevolezza della natura iperbolica del racconto di Doggett: “‘That column of steam was rather curious, or else the bear must have been *warm*,’ observed the foreigner with a laugh” (*ivi*, 116). Per un’analisi del legame tra i *tall tales* di Doggett e i *promotion tracts* del Seicento si rimanda a J.A. Leo Lemay, “The Text, Tradition, and Themes of ‘The Big Bear of Arkansas’”, *On Humor: The Best from American Literature*, a cura di Louis J. Budd e Edwin H. Cady (Durham: Duke UP, 1992), 171-75.

²⁹ C.S. Brown, *The Tall Tale*, 1.

³⁰ Thorpe, “The Big Bear of Arkansas”, 117.

³¹ C.S. Brown, *The Tall Tale*, 35. Non tutti gli abitanti dell’Est sono vittime dell’istrionica propensione all’esagerazione della gente della frontiera. In “The Tallest Snake Story”, sketch anonimo pubblicato sul *Richmond Compiler* nel 1842, uno yankee balbuziente in viaggio lungo il Mississippi riesce a sconfiggere i suoi più accreditati rivali dell’Ovest in una competizione di *storytelling*, ribaltando dunque il cliché che dipinge i passeggeri dell’Est come ingenui sprovveduti. Lo yankee mostra infatti di aver compreso la natura fittizia delle storie degli altri viaggiatori e dà prova della sua fervida immaginazione raccontando l’aneddoto più divertente dello sketch. Di fronte al virtuosismo dell’avversario, il giudice del Mississippi protagonista della storia riconosce la bruciante sconfitta abbandonando la compagnia e rinunciando per sempre allo *storytelling*: “He retired to bed immediately and has never been known to tell a story since that time” (in Anderson, a cura di, *With the Bark On*, 44).

facilità tutti coloro che, pur vivendo nell'Ovest, non hanno familiarità con il battello a vapore. Nell'anonimo "Jim Small's Painter Hunt" (1845), Jim Small si trova nei campi insieme ai suoi braccianti quando ode improvvisamente e a più riprese "a very strange unfamiliar noise".³² Convinti che si tratti di una pantera, "and a mad one",³³ gli uomini partono alla ricerca dell'animale. Solo dopo una notte dal sonno tormentato e due lunghe battute di caccia, il pioniere scopre la verità:

Yes! by the living thunder, the painter I had been hunting all night, all the morning, the painter I had got my face, hands, and legs barked and scratched for, was nothing more nor less, than some new fangled fixin' of the steam boat *Guide*, which her durn'd ingineer had been 'musing himself with, to the terrification of the folks, stock, and varmints of the Pint.³⁴

Il terribile rumore udito il giorno prima non è infatti nient'altro che il suono del nuovo fischiello da nebbia utilizzato dai battelli a vapore. Sebbene non sia l'unico ad essere stato tratto in inganno, Jim Small deve sopportare le prese in giro dei compaesani che continuano a fermarlo per chiedergli: "Have you treed that painter yet?" loud enough for all to hear".³⁵

La beffa è ancora più cocente se i coloni provengono da regioni della frontiera che non sono raggiunte dalla navigazione a vapore. In "An Arkansas Original", sketch firmato Guguscutus e pubblicato sullo *Spirit of the Times* nel 1846, Jim e Ned, due fratelli dell'Arkansas, raggiungono un piccolo centro abitato lungo il Mississippi. Ned non ha viaggiato molto, mentre Jim "had seen a good deal of the world, had been present at one or two militia trainings and a cock-fight, and had actually seen a live steamboat. He was looked upon, consequently, in his immediate neighbourhood as considerable of a traveller".³⁶ Alla vista di un battello a vapore ormeggiato lungo il molo, Jim cerca di far valere la sua maggiore esperienza e intima al fratello di non avvicinarsi all'imbarcazione fino a quando lui stesso non gli darà il via libera. Malgrado le arie da uomo di mondo, Jim non è tuttavia più esperto di Ned in materia di battelli e al primo, rumoroso sbuffo di

³² "Jim Small's Painter Hunt", *Spirit of the Times* (22 novembre 1845), in Samuel Putnam Avery, a cura di, *The Harp of a Thousand Strings: Or, Laughter for a Lifetime* (New York: Dick, 1858), 164.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ivi*, 166.

³⁵ *Ivi*, 167.

³⁶ Guguscutus, "An Arkansas Original", *Spirit of the Times* (28 febbraio 1846), in Thomas A. Burke, a cura di, *Polly Peablossom's Wedding: And Other Tales* (Philadelphia: Peterson, 1851), 119.

vapore decide di lanciarsi nel Mississippi, credendo che l'imbarcazione sia sul punto di esplodere. Anche di fronte all'evidenza, Jim non vuole rinunciare ad avere l'ultima parola: "“Well, if she hasn't blowed, she will blow—let's go home!” and springing on his frightened nag he disappeared, followed by his brother, from the eyes of the amused and astonished spectators”.³⁷ Jim mostra di non aver dimenticato la brutta figura neppure dopo qualche mese. Alla notizia che un battello a vapore è esploso lungo il Mississippi si rivolge al fratello “solemnly, and concentrating all his powers in one determined wink—‘*I knowed it was her, didn't I tell you she'd blow?*’”.³⁸

Oggetto dello scherno della società di fiume sono anche coloro che ostentano un'aria di superiorità nei confronti della cultura e dei valori della frontiera. I passeggeri arroganti e prepotenti sono dunque spesso vittime delle burle o delle veementi reazioni dei viaggiatori dell'Ovest. Lo sketch di Joseph M. Field “Kicking a Yankee” (1845) contrappone ad esempio “a real live dandy tourist” e “a real live yankee settler” in viaggio lungo l'alto corso del Mississippi.³⁹ Lo scontro tra i due inizia quando un colono, Mr. Hitchcock, pesta per sbaglio il piede del turista che, profondamente contrariato, minaccia di allontanare il maldestro campagnolo dal salone dei ricevimenti prendendolo a calci. Per nulla intimorito dalle parole del dandy, il colono si lancia in un racconto che, a suo dire, dovrebbe spiegare all'interlocutore che “kicking's generally best to be considered on”.⁴⁰ Nell'aneddoto, la sua cavalla riesce ad avere la meglio su quella di un compaesano ipocrita e dispettoso proprio grazie ai calci sferrati con ferri speciali predisposti da Hitchcock. Stordito dal prorompente eloquio del colono ed indietreggiando a causa del suo perentorio incedere, il dandy inciampa su una pila di valigie, coprendosi di ridicolo di fronte agli altri passeggeri. “The defeat was

³⁷ *Ivi*, 120.

³⁸ *Ivi*, 121. Lo sketch di Joseph M. Field “Tom Harris' Wink”, pubblicato sul *Daily Reveille* nel febbraio 1848, presenta numerose analogie con la storia di Guguscutus. Malgrado qualche variante (il protagonista Tom Harris proviene da un piccolo centro dell'interno del Kentucky e si dirige accompagnato da un amico verso Louisville, sull'Ohio), lo sketch di Field riprende da vicino gli eventi, la struttura e la caratterizzazione dei personaggi di “An Arkansas Original”. Anche l'ultima battuta di Tom Harris, direttamente richiamata dal titolo, rappresenta una parafrasi di quanto affermato da Jim nella storia di Guguscutus: ““*Told you she would by—!*” shouted Tom, in triumph, his face a wink all over. “*Told you she would*” (in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 101).

³⁹ Joseph M. Field, “Kicking a Yankee”, *Daily Reveille* (19 luglio 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 173.

⁴⁰ *Ibidem*.

total” chiosa il narratore e “a few moments afterwards he was seen dragging his own trunk ashore, while Mr. Hitchcock finished his story on the boiler deck”.⁴¹

Anche il velleitario attaccabrighe di “The Dandy Frightening the Squatter” (1852), prima opera di Mark Twain ad essere pubblicata, viene umiliato da un dimesso ma risoluto colono in occasione della sosta che il battello effettua a Hannibal, piccolo centro del Missouri sulle sponde del Mississippi. Lo sketch, ambientato in un recente passato (“about thirteen years ago”⁴²), presenta al lettore un centro abitato ben diverso da quello descritto anni dopo da Twain in “Old Times on the Mississippi” (1875).⁴³ Ad accogliere i viaggiatori c’è infatti solo una stazione per il rifornimento di legname “surrounded by a few huts, belonging to some hardy ‘squatters’”.⁴⁴ Per far colpo sulle giovani compagne di viaggio, il dandy cerca di spaventare uno degli abitanti del piccolo insediamento ma, come nello sketch di Field, il piano fallisce miseramente. Il colono non si lascia infatti intimorire dalla pistola estratta dal damerino e, “drawing back a step, he planted his huge fist directly between the eyes of his astonished antagonist, who, in a moment,

⁴¹ *Ivi*, 174-75. Le differenze culturali tra Est e Ovest che emergono a bordo del battello danno vita talvolta a divertenti fraintendimenti. Nello sketch di Henry Perry Leland “Arkansas Snipe”, pubblicato sullo *Spirit of the Times* nel 1856, il racconto delle prodezze venatorie di Dory, un viaggiatore dell’Est, desta la curiosità di un abitante dell’Arkansas che non ha mai sentito parlare dei beccaccini (*snipes*). Le caratteristiche dell’animale annoverate da Dory (“long legs, long bills, dusky hue”, 56) inducono l’uomo dell’Ovest a credere che il termine utilizzato dal suo interlocutore indichi in realtà le zanzare. Sorpreso dal fatto che gli insetti possano essere cacciati, l’ingenuo abitante dell’Arkansas offre a Dory un cavallo e uno schiavo pur di essere liberato dalle zanzare che infestano la sua proprietà. L’umorismo dello sketch non risparmia neppure l’abitante dell’Est, convinto di aver scoperto una nuova razza di beccaccini diffusa solo in Arkansas.

⁴² Mark Twain, “The Dandy Frightening the Squatter”, *Carpet-Bag* (1° maggio 1852), in Mark Twain, *Collected Tales, Sketches, Speeches, & Essays, 1852-1890*, a cura di Louis J. Budd (New York: Library of America, 1992), 1.

⁴³ Nel passo del suo *memoir*, poi confluito in *Life on the Mississippi* (1883), Twain descrive l’arrivo del battello in una sonnolenta ma già sviluppata cittadina di fiume che può vantare la presenza di negozi e una popolazione più numerosa rispetto a quella dello sketch. Malgrado la concitazione che accoglie l’imbarcazione, la scena è narrata attraverso il filtro elegiaco del ricordo e non presenta alcuna forma di conflitto tra i viaggiatori e la popolazione locale: “The town drunkard stirs, the clerks wake up, a furious clatter of drays follows, every house and store pours out a human contribution, and all in a twinkling the dead town is alive and moving. Drays, carts, men, boys, all go hurrying from many quarters to a common center, the wharf. Assembled there, the people fasten their eyes upon the coming boat as upon a wonder they are seeing for the first time. [...] Then such a scramble as there is to get aboard, and to get ashore, and to take in freight and to discharge freight, all at one and the same time; and such a yelling and cursing as the mates facilitate it all with! Ten minutes later the steamer is under way again, with no flag on the jack-staff and no black smoke issuing from the chimneys. After ten more minutes the town is dead again, and the town drunkard asleep by the skids once more” (*Mississippi Writings*, 254-55).

⁴⁴ Twain, “The Dandy”, 1.

was floundering in the turbid waters of the Mississippi”.⁴⁵ Il proposito di affermazione personale presente sia nel titolo dello sketch di Twain che in quello di Field si capovolge nell’epilogo di entrambe le storie in una sonora sconfitta che ridimensiona le ambizioni di chi ha sottovaluto l’astuzia e il vigore degli abitanti della frontiera.⁴⁶

Molti degli sketch ambientati a bordo dei battelli presentano dunque una comicità che ben esemplifica le formalizzazioni teoriche dell’umorismo basate sull’idea di superiorità. Da Platone a Hobbes, da Hegel a Bergson, la maggior parte dei filosofi che si sono occupati dell’umorismo ha infatti ritenuto il riso – principale oggetto delle loro analisi fino al XVIII secolo – espressione di scherno nei confronti di quanti vengono considerati degni di biasimo.⁴⁷ Nei racconti esaminati fino ad ora è il comportamento inappropriato, e dunque risibile, di stranieri, damerini e coloni a costituire la principale fonte della comicità.⁴⁸ In altri sketch, invece, l’innescò umoristico è dato dalla reazione della stessa società di fiume, che sanziona con divertenti burle chi considera con sufficienza gli abitanti dell’Ovest, le istituzioni di bordo e le insidie della navigazione fluviale. Tra le vittime predilette degli scherzi di fiume ci sono predicatori e religiosi che cercano di convertire gli altri passeggeri durante il viaggio. Insofferente verso qualsivoglia intento moralistico, la società di fiume si fa beffe di chi crede di possedere la verità e pretende di imporla agli altri. Il millerita di “The Second Advent”, sketch di Matthew C. Field pubblicato sul *Daily Reveille* nel 1844, è considerato dagli altri

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ La derisione delle maniere affettate del dandy in viaggio sui fiumi dell’Ovest prosegue in opere umoristiche più tarde, come ad esempio in *The Adventures of Big-Foot Wallace, the Texas Ranger and Hunter* (Macon: Burke, 1870) di John C. Duval. In uno degli episodi narrati, il protagonista si prende gioco di un altro passeggero, un “dandified-looking little fellow, dressed up in the height of fashion” (276), parodiandone l’abitudine di mangiare soltanto con le proprie posate d’argento. In occasione di una sosta del battello, Big-Foot Wallace intaglia una forchetta e un coltello lunghi circa tre piedi e la sera stessa li utilizza per mangiare nel salone dei ricevimenti. Umiliato dalla divertita reazione dei commensali, il dandy scompare dall’imbarcazione mentre, come premio per la sua burla, Big-Foot Wallace riceve in regalo dal capitano un vero coltello e uno sconto sul prezzo del biglietto.

⁴⁷ Victor Raskin, *Semantic Mechanisms of Humor* (Dordrecht: Reidel, 1985), 36-38; Michele Sala, *Differently Amusing: Mechanisms, Types and Modes of Humour* (Genova: ECIG, 2012), 12-13.

⁴⁸ Sebbene rappresenti un’eccezione nel corpus delle storie ambientate a bordo dei battelli, lo sketch di Charles F.M. Noland “Dan Looney’s Big Fight in Illinois” (1856) racconta invece la storia di un’amicizia nata durante un viaggio lungo l’Ohio e il Mississippi. L’antagonismo degli sketch analizzati finora cede qui il posto ad un rapporto di stima e affetto che lega il bianco povero Dan Looney, protagonista della storia e narratore di secondo grado, a un ricco piantatore del Kentucky e a un raffinato *gentleman* della Virginia. Il successo dell’interazione è

viaggiatori una delle attrazioni del viaggio fin dalla partenza del battello: “One day the strangely exciting intelligence was spread around that a ‘live Millerite’ had just turned up! A real live Millerite!”.⁴⁹ Convinti assertori di un ormai prossimo Secondo Avvento, i milleriti predicano la necessità di una piena conversione prima della fine del mondo “which *might* arrive before morning”.⁵⁰ Gli appassionati sermoni del millerita attirano l’attenzione di alcuni passeggeri che nottetempo simulano il Secondo Avvento travestendosi da spiriti e andando a reclamare proprio l’anima del predicatore. Il millerita cerca goffamente di mettersi in salvo dalla poco rassicurante apparizione e il giorno successivo abbandona l’imbarcazione.

Gli sketch ambientati sui battelli a vapore si concludono spesso con l’umiliazione e la fuga di quegli “irreconcilable characters”⁵¹ che ostentano la superiorità delle loro buone maniere, della propria forza o della propria morale. Sebbene il finale archetipico della commedia tenda alla pacificazione del conflitto dal quale ha avuto origine l’azione, evitando così l’emarginazione dei personaggi che si sono opposti all’eroe,⁵² negli sketch degli umoristi della frontiera raramente la società di fiume è disposta a perdonare quanti hanno trattato con sdegno la sua gente o hanno cercato di raggirarla. Nello sketch “Driving a Parson Ashore” (1846) di George P. Burnham, un *tall tale*, sapientemente orchestrato da un gruppo di talentuosi *storyteller*, mette in fuga un impostore che indossa gli abiti di un ministro del culto:

The principal object of the most prominent speaker (who was a rough but good-natured Virginian) seemed to be, to impress upon the mind of this pretended Rev., the dangers and jeopardies of steam-travelling; more particularly in boats, more especially upon rivers, and more peculiarly on the Mississippi river.⁵³

ancora più significativo perché i tre personaggi riescono a negoziare le differenze di status esistenti tra loro in nome del rispetto e del sostegno reciproco.

⁴⁹ M.C. Field, “The Second Advent”, 41.

⁵⁰ *Ivi*, 42. Nelle previsioni di William Miller, fondatore del movimento religioso che prende il suo nome, il Secondo Avvento si sarebbe dovuto verificare tra il marzo del 1843 e il marzo del 1844. Vedi Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 41n1.

⁵¹ Frye, *Anatomy of Criticism*, 165.

⁵² *Ivi*, 165-66.

⁵³ George P. Burnham, “Driving a Parson Ashore”, *Madison Express* (15 dicembre 1846), in George P. Burnham e Francis Alexander Durivage, *Stray Subjects, Arrested and Bound Over: Being the Fugitive Offspring of the “Old ‘Un” and the “Young ‘Un”* (Philadelphia: Carey, 1848), 110.

La credulità incondizionata, soprattutto quando si basa sugli stereotipi della società della frontiera, è spesso il bersaglio d'elezione degli scherzi che viaggiatori esperti, equipaggi ed ufficiali giocano ai passeggeri più ingenui. In “A Resurrectionist and His Freight” (1846) di Joseph M. Field, “an elderly ‘hoosier’, from the innermost depths of Indiana”⁵⁴ diventa la vittima della burla organizzata da un attore in viaggio lungo il Mississippi. Grazie alla complicità degli altri passeggeri e del capitano, l'attore riesce a far credere all'abitante dell'Indiana che la custodia di uno strumento ad arco presente a bordo contenga i corpi di una donna e dei suoi due bambini, “one on each side of her”.⁵⁵ Probabilmente influenzato dagli aneddoti che raccontano il degrado morale degli abitanti della frontiera, l'ingenuo viaggiatore non stenta a credere alla storia. Quando poco tempo dopo il capitano esclama “Gentlemen, isn't there something unpleasant about here?”⁵⁶ l'abitante dell'Indiana si limita a rispondere: “Wall, you've got that box TOO NEAR THE STOVE, that's all”.⁵⁷ Neppure allo scoppio di una risata generale, l'attento viaggiatore comprende di essere stato oggetto di uno scherzo. Per convincersi della realtà dei fatti pretende infatti di controllare personalmente il contenuto della custodia. Solo a questo punto, in segno di riconciliazione con gli altri viaggiatori, come se volesse pagare pegno per l'ingenuità mostrata e, al contempo, omaggiare la maestria degli interpreti della burla, decide di offrire da bere a tutti i passeggeri.

Anche i membri dell'equipaggio sono vittime di scherzi che si prendono gioco della loro credulità. Proprio coloro che dovrebbero essere più consapevoli delle pratiche sociali a bordo sono infatti a volte tratti in inganno da una burla ben orchestrata. Tom Bangall, protagonista dello sketch “The Second Advent! Tom Bangall, the Engineer, and Millerism” (1847) di John S. Robb, è un esperto macchinista, da anni in servizio sui battelli a vapore del Mississippi. Di ritorno da uno dei suoi viaggi, Tom trova la moglie in lacrime, terrorizzata da un opuscolo dei milleriti che prevede l'imminente fine del mondo. Il macchinista conforta la moglie e afferma perentorio che i calcoli di Miller non sono altro che “moonshine—humbug—smoke”.⁵⁸ Malgrado l'iniziale scetticismo, Tom è impaziente di

⁵⁴ Joseph M. Field, “A Resurrectionist and His Freight”, *Daily Reveille* (8 marzo 1846), in Joseph M. Field, *The Drama in Pokerville: The Bench and Bar of Jurytown and Other Stories* (Philadelphia: Peterson, 1847), 197.

⁵⁵ *Ivi*, 199.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ *Ivi*, 200.

⁵⁸ John S. Robb, “The Second Advent! Tom Bangall, the Engineer, and Millerism”, *Streaks of Squatter Life*, 150.

conoscere l'opinione del capitano. Con sua grande sorpresa, l'ufficiale e gli altri membri dell'equipaggio danno credito alle previsioni di Miller e affermano di attendere rassegnati il Secondo Avvento. Temendo il giudizio universale, il commissario di bordo smette di bere, mentre il capitano assume un atteggiamento serio e pensieroso. Il 25 aprile, data prevista per il Secondo Avvento, il macchinista è estremamente nervoso e, per combattere la tensione, finisce per ubriacarsi. Annebbiato dall'alcol, Tom inciampa e perde conoscenza proprio quando il pilota gli chiede di innestare la retromarcia. L'imbarcazione termina così la sua corsa contro la riva del fiume, senza subire tuttavia gravi danni. Il macchinista rinviene poco dopo nel salone del battello, ustionato da una fuga di vapore ma fuori pericolo di vita. Le sue prime parole rassicurano i presenti, ma testimoniano soprattutto la riuscita della burla orchestrata dal capitano e dal commissario di bordo: "Jest as I thought—the d—l's got me, s-l-i-c-k enough, and I'm burnt already to a cinder!".⁵⁹

Teatrali messinscene, travestimenti e scambi di identità si susseguono nelle storie ambientate a bordo dei battelli anche a dimostrare come questo spazio si configuri come liminale e *in fieri*. La presenza di passeggeri eterogenei per provenienza, cultura e possibilità economiche crea in molti sketch le condizioni per evidenziare la fluida realtà sociale della frontiera e per caratterizzare il battello non solo come uno spazio di incontro tra diverse identità, ma anche come il luogo dove queste assumono confini incerti e permeabili, continuamente messi in discussione.

Eroe indiscusso della metamorfosi fluviale è Solomon Franklin Smith, attore ed impresario teatrale, avvocato e autore di sketch umoristici in cui la sua già poliedrica identità assume nuove e affascinanti sfaccettature.⁶⁰ In "Who's at the Wheel?" (1846), Smith si presenta ai lettori come medico di bordo del *Vandalia* ma, nel corso dello sketch, è costretto ad assumere una nuova identità su richiesta del capitano che gli chiede di sostituire il febbricitante pilota.⁶¹ In "Breaking a Bank", pubblicato sempre nel 1846, Smith è invece scambiato per un predicatore da una nutrita schiera di mormoni in viaggio sul Mississippi e, in queste vesti, riceve l'onore di pronunciare il sermone di Natale. Superata l'iniziale ritrosia, è ormai rassegnato ad assolvere l'incarico quando viene a sapere dagli stessi fedeli che il

⁵⁹ *Ivi*, 155.

⁶⁰ Per un profilo biografico di Smith si rimanda all'antologia curata da M. Thomas Inge e Ed Piacentino *Southern Frontier Humor: An Anthology* (Columbia: U of Missouri P, 2010), 43-44.

⁶¹ Solomon Franklin Smith, "Who's at the Wheel?", *Daily Reveille* (15 maggio 1846), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 110-14.

capitano dell'imbarcazione ha consentito ai giocatori d'azzardo di proseguire il loro disdicevole passatempo malgrado la solennità dell'occasione. In quello che la congregazione interpreta come un lodevole slancio di generosità, Smith si offre di risolvere il problema. Smessi i panni del religioso, si avvicina al tavolo da gioco e con una serie di fortunate puntate riesce a far saltare il banco. All'oscuro della strategia utilizzata, i mormoni lo accolgono da eroe:

I made my way towards the ladies' cabin, where my new friends were anxiously awaiting the result of my bold attempt. [...] I wiped the perspiration from my brow, and putting on a very serious face, I said solemnly: "I HAVE BROKEN THAT BANK!" "You have?" they all exclaimed. "Yes, I'll be d—d if he hasn't!" muttered the disappointed gamester, the keeper of the late bank, who was just going into his state-room.⁶²

Curiosamente, Smith è anche il protagonista di "A Spiritual Sister: Her Encounter with a Doubtful Smith" (1845), sketch di John S. Robb in cui il collega scrittore coglie l'innata propensione di Smith a cambiare identità. Nel vivace *incipit* della storia, Robb mette in scena una divertente scenetta in cui i passeggeri del battello fanno riferimento ai diversi ruoli interpretati da Smith nella proteiforme società di frontiera:

"There goes Smith, the *Attorney*", said a man to his friend; as a tall figure, slightly stooped, hurried by them.

"I beg your pardon," answered the friend, "that is the Rev. Mr. Smith, a *preacher*, I have heard him in Tennessee."

"Well that's curious," replied the first, "for I'd swear *I* have heard him plead at the bar."

"Good morning Sol., how are you?" salutes another, as he hurries by a group of citizens.

"What did you call him?" inquired one of the party.

"Why, Sol. Smith, was the answer—*old* Sol., the manager of the theatre, to-be-sure; who did you suppose it was?—I thought you knew him—everybody knows *old Sol*!"

"Well that is funny," answered the second, "for I'll swear he officiated as a physician on board our boat."

"Well who the d—I is he?"

⁶² Solomon Franklin Smith, "Breaking a Bank", *Daily Reveille* (20 giugno 1845), in William T. Porter, a cura di, *A Quarter Race in Kentucky, and Other Sketches, Illustrative of Scenes, Characters, and Incidents throughout "The Universal Yankee Nation"* (Philadelphia: Carey, 1846), 79.

This question was asked so frequently on board of a boat, recently, that those who didn't know became quite feverish, and those who did, kept dark to watch for a joke.⁶³

Nel seguito dello sketch, tuttavia, la nuova identità di Smith prende forma suo malgrado e con suo palese disappunto. Sul battello viaggia infatti una donna mormone convinta che egli sia un membro della sua stessa denominazione. Il cappello a tesa larga, allora molto in voga tra i mormoni, e le conferme ricevute dal capitano la convincono a farsi presentare a Smith che, almeno inizialmente, si mostra lusingato dall'interesse mostrato nei suoi confronti e cerca di calarsi nella parte. Quando tuttavia la donna gli rivolge un'inaspettata proposta di matrimonio ("I was a thinkin' if you hadn't chosen a—he-he-he—a sister"⁶⁴), Smith capisce che la situazione gli è sfuggita di mano e decide di abbandonare la messinscena. "I like your boat vastly, and you know I like you", spiega al capitano che gli chiede ragioni dello sbarco anticipato, "but there might be a 'blow up' if I stayed on board much longer".⁶⁵ Anche Sol Smith deve dunque capitolare di fronte al potere della burla, di cui si è reso complice, ancora una volta, il capitano di un battello.

⁶³ John S. Robb, "A Spiritual Sister: Her Encounter with a Doubtful Smith", *Daily Reveille* (25 settembre 1845), in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 67.

⁶⁴ *Ivi*, 69.

⁶⁵ *Ibidem*.

2. La cornice di vapore

While I was thus busily employed in reading, and my companions were more busily still employed, in discussing such subjects as suited their humors best, we were most unexpectedly startled by a loud Indian whoop, uttered in the “social hall”, that part of the cabin fitted off for a bar; then was to be heard a loud crowing, which would not have continued to interest us such sounds being quite common in that *place of spirits* had not the hero of these windy accomplishments stuck his head into the cabin, and hallooed out, “Hurra for the Big Bear of Arkansas!”

Thomas Bangs Thorpe, “The Big Bear of Arkansas”

Gli umoristi della frontiera non costituiscono una corrente letteraria, ma hanno comunque dato vita ad un corpus di opere che presenta ricorrenti caratteristiche comuni. Sebbene alcuni degli autori più noti come i fratelli Field, Solomon Franklin Smith, William Tappan Thompson e Thomas Bangs Thorpe non siano originari del Sud-Ovest, l’ambientazione dei loro racconti è di fatto legata ad un’area geografica determinata e vede la luce in un preciso periodo storico, quello che va dagli anni trenta agli anni sessanta dell’Ottocento, e dunque dall’età di Jackson alla Guerra Civile.¹ È proprio nel contesto socio-culturale della fine degli anni venti che M. Thomas Inge rintraccia le tre condizioni che hanno portato allo sviluppo dell’umorismo della frontiera: “the birth of a popular national self-consciousness, the emergence of the frontier as a social entity in the nation’s mind and imagination, and the development and increasing cultural significance of the American newspaper”.²

La crescente importanza della stampa nel panorama editoriale americano si traduce a livello formale nella preferenza che molti autori accordano allo sketch, un racconto breve la cui trama ruota spesso intorno a un unico evento e in cui i

¹ Inge, “Introduction”, 1; M. Thomas Inge e Ed Piacentino, “Introduction: The Humor of the Old South; or, Transgression *He Wrote*”, *Southern Frontier Humor*, 1; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 5-6; Meine, “Introduction”, XV. Anche la famiglia di George Washington Harris non è originaria del Sud-Ovest, ma si trasferisce, quando l’autore è ancora bambino, da Allegheny City, in Pennsylvania, a Knoxville, in Tennessee. Vedi Inge e Piacentino, *Southern Frontier Humor*, 70.

² Inge, “Introduction”, 1.

personaggi di rado acquistano una complessità significativa. Nei suoi esempi migliori, tuttavia, lo sketch raggiunge una singolare efficacia espressiva ed umoristica basata sul ritmo della narrazione, sull'uso del vernacolo e, più in generale, sulla riproduzione nel testo dei tratti tipici dell'oralità.³

Anche la struttura del racconto della frontiera contribuisce alla riuscita della storia. Nella sua forma più nota, seppure non sia la più comune, il racconto della frontiera possiede una cornice narrativa che funge da antefatto all'evento principale della storia.⁴ Nell'incipit, un narratore di primo grado, di solito identificabile con l'autore implicito o comunque con un membro rispettabile della comunità – il “Self-controlled Gentleman” di Kenneth S. Lynn o il “literate gentleman” di Carolyn S. Brown – delinea il contesto della vicenda, utilizzando un registro formale o, ancora più spesso, una prosa anodina, a tratti ampollosa e ridondante.⁵ In questa premessa, il narratore di primo grado dichiara di aver ascoltato il racconto che seguirà la sua introduzione in circostanze associate alla frontiera e alla pratica dello *storytelling*, come ad esempio davanti al falò di un accampamento o durante un viaggio sul fiume. Solo dopo aver ricostruito il contesto di enunciazione, il narratore di primo grado riporta le parole del narratore di secondo grado – il “Clown”, nella terminologia di Lynn, o lo *yarnspinner* in quella di Brown – quasi sempre un pioniere o un *backwoodsman* che utilizza varietà vernacolari della lingua e si esprime con pronunce non-standard, riprodotte nel testo con l'*eye dialect*.⁶ Giustapponendo il dettato del *gentleman* al racconto del narratore di secondo grado, il testo presenta una prima, umoristica incongruenza che viene solitamente ribadita nell'epilogo del racconto, quando il narratore di primo grado riprende la parola per fornire ai lettori una breve conclusione e, dunque, l'occasione di un nuovo contrappunto umoristico.

³ Ivi, 2. Come scrive Alessandro Portelli in “L'intervista di storia orale e le sue rappresentazioni”, saggio contenuto in *Storie orali. Racconto, immaginazione, dialogo* (Roma: Donzelli, 2007), l'utilizzo di ripetizioni e pause, la frammentazione della sintassi, il frequente ricorso alla paratassi e alla funzione fatica, il carattere spesso digressivo della narrazione e i cambiamenti ritmici improvvisi sono tra le tecniche più spesso utilizzate dalla scrittura per “oralizzarsi”, cioè per liberarsi dal controllo e dotarsi della fluidità temporale improvvisativa [del] discorso orale” (105). Vedi anche C.S. Brown, *The Tall Tale*, 122-25.

⁴ Blair, “Introduction”, 91. La cornice non rappresenta una caratteristica strutturale delle storie degli umoristi della frontiera nonostante sia presente in un numero significativo di sketch. Analizzando le due popolari antologie curate da William T. Porter, direttore dello *Spirit of the Times*, Walter Blair rileva che la cornice è presente in ventuno dei cinquantatre testi (“Introduction”, 95n3). In “Backwoods Civility” James E. Caron conferma le conclusioni di Blair prendendo in considerazione un corpus più esteso (161).

⁵ Lynn, *Mark Twain*, 66; C.S. Brown, *The Tall Tale*, 63.

⁶ Lynn, *Mark Twain*, 18; C.S. Brown, *The Tall Tale*, 63.

Il potenziale comico della struttura tipica del racconto della frontiera non è tuttavia legato alla sola incongruenza tra i registri linguistici. L'appartenenza delle voci narranti a realtà socio-culturali diverse porta infatti spesso ad un'umoristica contrapposizione dei sistemi di valore che queste incarnano. Nei racconti della frontiera, i principi cardine della società *genteel* che si riflettono nella rispettabilità, nelle buone maniere e nell'istruzione del narratore di primo grado sono messe a diretto confronto con la vitalità esuberante e incontenibile, spesso espressa in modo poco raffinato o perfino volgare, del narratore di secondo grado.

Il narratore di primo grado fornisce a volte giudizi sprezzanti sul suo interlocutore, come in alcuni sketch di Longstreet, ma, molto più spesso, il suo atteggiamento lascia intravedere un'altezzosa indifferenza o l'impassibilità del testimone distaccato il cui compito è solo di riportare, quanto più fedelmente possibile, scampoli di vita di frontiera.⁷ Più di frequente, come osserva Richard Slotkin:

The attitude of these writers toward their subjects is simultaneously patronizing and admiring. They recognize rudeness when they see it, being (like the respected reader) men of literacy and feeling; yet they are also struck by the simple force of their heroes' characters and by the tremendous skill with which they conduct their worldly business.⁸

Meno frequenti, ma ugualmente degni di nota, sono i casi in cui tra i due personaggi sembra instaurarsi una complicità o perfino un sincero affetto, come ad esempio avviene nei racconti di Sut Lovingood di George Washington Harris. In un quadro così composito, l'interpretazione di Kenneth S. Lynn che assegna alla cornice dei racconti della frontiera il ruolo di cordone sanitario ("*cordon sanitaire*"⁹), necessario a separare il *gentleman*, portavoce dei valori condivisi dall'autore, dal *backwoodsman* o dal pioniere, simbolo della negazione degli stessi, rappresenta per molti versi una generalizzazione troppo netta. Nel modello proposto da Lynn, l'umorismo dei racconti della frontiera nasce dalla contrapposizione tra l'identità e il modello di comportamento del *gentleman* e quello biasimevole del narratore di secondo grado, considerato moralmente e culturalmente inferiore, e quindi oggetto di scherno soprattutto quando tenta di imitare una "town and planter gentility"¹⁰ che non gli appartiene. Sebbene questa interpretazione si dimostri valida per alcuni testi, e in particolare quando il narratore di secondo grado appartiene al gruppo più

⁷ C.S. Brown, *The Tall Tale*, 64.

⁸ Slotkin, *Regeneration*, 416.

⁹ Lynn, *Mark Twain*, 64.

¹⁰ Martin, *The Frontier Roots*, 4.

indigente e culturalmente arretrato della popolazione, nella maggior parte dei racconti il rapporto tra *gentleman* e bianco povero sfugge o, perfino ribalta, la lettura suggerita da Lynn.¹¹ Come nota infatti Carolyn S. Brown, spesso è proprio il narratore di primo grado ad essere oggetto di satira per il suo “trite language, burlesque sentimentality, and moral ambiguity”.¹² Anche, dunque, quando il *gentleman* critica il comportamento del narratore di secondo grado, le simpatie del lettore sono spesso orientate verso quest’ultimo e la sua travolgente, seppure rozza, spontaneità. Sono inoltre molti gli esempi in cui, nella conclusione, il *gentleman* mostra di aver travisato il racconto del *backwoodsman* o finisce per essere vittima di una burla che smaschera la sua arroganza.

La natura dell’interazione tra i narratori non può quindi essere definita a priori secondo uno schema che riconosce al *gentleman* il ruolo di “civilized moral and aesthetic norm to be contrasted with and held superior to the comedy and violence of the vernacular-speaking characters”.¹³ La presenza della cornice nei racconti degli umoristi della frontiera non implica infatti necessariamente una gerarchia tra i sistemi di valori rappresentati dai due narratori. La struttura narrativa contribuisce piuttosto a mettere in evidenza un rapporto di alterità, le cui caratteristiche variano da racconto a racconto, a volte anche nell’opera dello stesso autore.¹⁴ Come osserva Alessandro Portelli, sebbene i due narratori parlino “uno dopo l’altro, quasi mai l’uno all’altro”,¹⁵ è proprio la cornice creata dal *gentleman* a permettere di fissare per iscritto le parole e l’esperienza del *backwoodsman* o del pioniere, e quindi di raccontarle ai lettori. “Per quanto ci si sforzi di esorcizzarlo”, afferma Portelli, nei racconti degli umoristi della frontiera “il dialogo resta la fondazione del testo”.¹⁶

Il forte legame con la dimensione orale della lingua è del resto un elemento distintivo di questi sketch della frontiera. La struttura a cornice permette infatti di ricreare le condizioni di enunciazione che la società del tempo associa allo *storytelling*, rappresentato in questi racconti “come rituale sociale, come condivisione

¹¹ Caron, “Backwoods Civility”, 162.

¹² C.S. Brown, *The Tall Tale*, 65.

¹³ Ivi, 63.

¹⁴ Si veda a questo proposito l’analisi che James H. Justus dedica in *Fetching the Old Southwest* ai racconti di Hardin E. Taliaferro (54-59).

¹⁵ Portelli, “L’intervista”, 86.

¹⁶ *Ibidem*. Il rapporto tra il narratore di primo grado e quello di secondo grado nei racconti della frontiera è stato oggetto di un ampio dibattito critico, soprattutto a partire dalla pubblicazione dello studio di Lynn nel 1959. Oltre alle posizioni di Brown e Portelli, si vedano

dell'esperienza, per quanto improbabile".¹⁷ Come precedentemente accennato, il viaggio di fiume, quasi sempre declinato nella forma del viaggio a bordo del battello a vapore, costituisce spesso l'ambientazione del racconto di primo grado. Rispetto agli sketch che presentano un unico narratore, tuttavia, l'alternarsi delle voci narranti rende molte *frame narrative* della frontiera terreno di aperto confronto tra punti di vista diversi che riflettono identità complesse e in divenire.

Lo sketch di Thomas Bangs Thorpe "The Big Bear of Arkansas" (1841), ad esempio, si apre a bordo dell'*Invincible*, un battello che solca le acque del Mississippi.¹⁸ Il narratore di primo grado che presenta la situazione iniziale utilizza un linguaggio piatto e convenzionale, ricco di luoghi comuni, vivacizzato talvolta da espressioni colloquiali o traslate che sono tuttavia confinate tra virgolette o riportate in corsivo.¹⁹ Come Mike Fink, che nel racconto di Neville del 1828 aveva strappato la parola al narratore della storia, così Jim Doggett, il narratore di secondo grado, irrompe sulla scena ponendo fine alla placida routine della vita di bordo. I suoi proclami da *alligator horse*, di cui il testo riporta solo qualche significativo frammento di frase ("Then might be heard a confused hum of voices, unintelligible, save in such broken sentences as 'horse', 'screamer', 'lightning is slow', &c."²⁰), lo caratterizzano fin da subito come un erede del re dei battellieri. Descritto inizialmente come un "intruder"²¹ rispetto al gruppo dei viaggiatori, Doggett è presto benvenuto da tutti. Non diversamente da Fink, è un artista del racconto iperbolico, forma del raccontare che è tuttavia in grado di declinare con una significativa variante. Le storie che nella prima parte dello sketch illustrano la vita nell'Arkansas intrattengono la compagnia dei viaggiatori con fandonie sempre

quelle di Caron, "Backwoods Civility", 161-63; Martin, *The Frontier Roots*, 16, 48-49; James H. Justus, "Introduction", 5-7.

¹⁷ Cinzia Schiavini, *Leggere Twain* (Roma: Carocci, 2013), 17.

¹⁸ Come ricorda J.A. Leo Lemay ("Text, Tradition, and Themes", 168n1), la critica riconosce allo sketch di Thorpe lo statuto di classico dell'umorismo della frontiera fin dagli anni che seguono la sua pubblicazione. William T. Porter utilizza infatti il titolo della storia di Thorpe per il nome dell'antologia da lui curata nel 1845 (*The Big Bear of Arkansas, and Other Sketches*) e da allora lo sketch è stato ristampato in quasi tutte le raccolte dedicate all'umorismo della frontiera o, altrettanto frequentemente, in quelle sull'umorismo americano.

¹⁹ Blair, "Introduction", 93-94; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 49. Si vedano ad esempio i seguenti passi tratti dalla prima parte dello sketch: "A man of observation need not lack for amusement or instruction in such a crowd, if he will take the trouble to read the great book of character so favorably opened before him" ("The Big Bear of Arkansas", 112); "Then was to be heard a loud crowing, which would not have continued to have interested us—such sounds being quite common in that *place of spirits*" (*ivi*, 113).

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *Ibidem*.

più estreme e mostrano la capacità di Doggett di ammaliare la sua eterogenea platea servendosi della diffusa fascinazione per la *wilderness*. Come altri narratori della frontiera, Doggett manipola il linguaggio assecondando la sua spigliata fantasia e le sue storie assumono così i familiari contorni del *tall tale*.²²

Il narratore di primo grado, fino a questo punto silenzioso spettatore, interviene per chiedere a Doggett il racconto di una memorabile battuta di caccia all'orso. È proprio dunque a partire dall'interazione tra il narratore di primo e quello di secondo grado che la tecnica narrativa di Doggett subisce un cambiamento decisivo, virando verso quelli che per Carolyn S. Brown sono gli stilemi della leggenda.²³ Anche la storia della caccia al Grande Orso dell'Arkansas che segue la richiesta del narratore di primo grado è palesemente inverosimile e utilizza a tratti il processo di espansione tipico del *tall tale*, attraverso il quale l'animale appare sempre più imponente e minaccioso.²⁴ Dapprima grande come un cavallo, l'orso viene successivamente descritto come “a black mist”²⁵ e infine, dopo il colpo fatale, è paragonato ad un albero che cade. Eppure, proprio l'immagine della nebbia nera, come del resto l'inspiegabile sopravvivenza dell'orso dopo che un proiettile lo ha colpito in fronte, la sua misteriosa sparizione quando il protagonista crede di averlo braccato e il rumore dei suoi grugniti che ricordano a Doggett quelli di “a thousand sinners”²⁶ sono elementi di novità rispetto al linguaggio e agli eventi delle storie narrate da Doggett fino a quel momento. La seconda parte del racconto è infatti pervasa da un senso di mistero estraneo alla tradizione del *tall tale*. Come se fosse sopraffatto dalla sua stessa storia, al termine della narrazione, il narratore di primo grado descrive Doggett immerso “with his auditors in a grave silence”.²⁷ Perfino l'elemento scatologico – l'orso apparentemente invincibile viene ucciso da Doggett mentre questi è impegnato ad espletare i suoi bisogni corporali – non riesce a intaccare l'aura di solennità del

²² In *The Tall Tale in American Folklore and Literature*, Carolyn S. Brown definisce il *tall tale* “a fictional story which is told in the form of personal narrative or anecdote, which challenges the listener's credulity with comic outlandishness, and which performs different social functions depending on whether it is heard as true or as fictional” (11).

²³ *Ivi*, 69.

²⁴ Blair e Hill, *America's Humor*, 205.

²⁵ Thorpe, “The Big Bear of Arkansas”, 122.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Ibidem*.

racconto. “That bar”, chiosa Doggett, “was an *unbantable bar, and died when his time came*”.²⁸

Diversamente da tanti *tall tales*, inclusi quelli di Mike Fink, la storia non celebra le doti del cacciatore, né esalta la forza e l'intelligenza dell'animale sfidato, che sembra piuttosto assumere le fattezze di una creatura dai poteri soprannaturali. Doggett interpreta la vicenda come una lezione sui limiti dell'azione umana e sull'ineluttabilità del destino che non può essere interamente ricondotta alla rassicurante dimensione del *tall tale*. Lo sketch resta dunque sospeso in una dimensione ibrida, che possiede evidenti tratti metafisici. Sebbene il racconto sia stato richiesto proprio dal narratore di primo grado, egli mostra di non comprendere appieno la portata del suo significato:

I saw there was a mystery to him connected with the bear whose death he had just related, that had evidently made a strong impression on his mind. It was also evident that there was some superstitious awe connected with the affair,—a feeling common with all ‘children of the wood’, when they meet with anything out of their every-day experience.²⁹

La posizione del *gentleman* nei confronti di Doggett è nel complesso ambivalente. Malgrado l'atteggiamento benevolo, egli non coglie l'individualità della persona che ha di fronte, ma riconduce la sua reazione emotiva a una visione stereotipata della categoria cui appartiene, quella dei *backwoodsmen*. Uomo della modernità, il *gentleman* viaggia spesso in battello “in the pursuit of pleasure or business”³⁰ e non può fare a meno del “latest paper”,³¹ che legge avidamente prima dell'arrivo di Doggett. Ai suoi occhi, l'uomo dei boschi e gli altri *alligator horses* sono una specie curiosa (“a species of men, who are peculiar to ‘old Mississippi’”³²) perché riesce a guadagnarsi da vivere sfidando le leggi della società mercantile “simply by going up and down the river”.³³ Eppure, diversamente dagli altri compagni di viaggio che ne contestano apertamente la sfrenata tendenza alla menzogna, in più di un'occasione il *gentleman* attribuisce a Doggett caratteristiche positive e una personalità affascinante basata sulle sue doti di *storyteller*.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ *Ivi*, 112.

³¹ *Ibidem*.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

There was something about the intruder that won the heart on sight. He appeared to be a man enjoying perfect health and contentment—his eyes were as sparkling as diamonds and good-natured to simplicity. Then his perfect confidence in himself was irresistibly droll.³⁴

The “big bar of Arkansaw” rambled on from one thing to another with a volubility perfectly astonishing [...]. His manner was so singular, that half of his story consisted in his excellent way of telling it, the great peculiarity of which was, the happy manner he had of emphasizing the prominent parts of his conversation.³⁵

Il rapporto instaurato dal narratore di primo grado con Doggett non è improntato a una diretta opposizione, quanto piuttosto ad un distanziamento che, sebbene presupponga la superiorità del *gentleman*, non considera come biasimevole il comportamento del cacciatore. L’atteggiamento paternalistico non implica dunque una satira dell’ignoranza o della mancanza di buone maniere del narratore di secondo grado, né una condanna moralistica delle sue azioni, ma sottolinea con chiarezza la profonda differenza tra i rispettivi mondi di appartenenza. La storia della caccia all’orso e la reazione di Doggett al termine del racconto sono per il narratore di primo grado legate alle superstizioni degli abitanti della frontiera, e sono dunque sentite come proprie di una cultura a lui estranea. Anche Doggett si mostra consapevole delle differenze che lo separano dagli altri viaggiatori. A più riprese, infatti, si rivolge loro chiamandoli “stranger”³⁶ e trattandoli come ingenui novellini. La stessa sorte tocca al narratore di primo grado, la cui curiosità viene paragonata da Doggett a quella dei cuccioli della sua cagna:

But in the first place, stranger, let me say, I am pleased with you, because you ain’t ashamed to gain information by asking, and listening, and that’s what I say to Countess’s pups every day when I’m home—and I have got great hopes of them ar pups, because they are continually *nosing* about, and though they stick it sometimes in the wrong place, they gain experience any how, and may learn something useful to boot.³⁷

Del resto, proprio come il cacciatore aveva raccontato lo spaesamento provato nel corso della sua visita a New Orleans, così il narratore di primo grado, che appartiene a quel mondo raffinato, basato sui valori e sulle convenzioni della

³⁴ *Ivi*, 113.

³⁵ *Ivi*, 117.

³⁶ *Ivi*, 117, 118, 119, 122.

³⁷ *Ivi*, 118.

società civile, mostra di non comprendere la cultura dei “figli dei boschi” e il loro rapporto con la natura. Il legame con l’orso diventa infatti per Doggett profondo ed intenso (“I loved him like a brother”³⁸), fino a trasformarsi in un’ossessione che capovolge i ruoli dell’interazione cacciatore-preda: “I would see that bar in every thing I did,—*he hunted me*”.³⁹

L’incontro tra il *gentleman* e il cacciatore, tra civiltà e *wilderness*, iniziato in quello spazio liminale che è il battello a vapore, può proseguire per il narratore di primo grado solo nel regno della fantasia: “I can only follow with the reader, in imagination, our Arkansas friend, in his adventures at the ‘Forks of Cypress’ on the Mississippi”.⁴⁰ Anche per il lettore, sembra affermare Thorpe, la *wilderness* che Doggett incarna è di fatto irraggiungibile, se non attraverso la rappresentazione letteraria. La natura incontaminata è per Thorpe inconoscibile perché, anche in Arkansas, la *wilderness* è stata addomesticata dall’arrivo della civiltà. Come testimonia il racconto, i battelli a vapore solcano da anni le acque dei fiumi della frontiera e le terre dell’Arkansas sono state quasi tutte assegnate ai pionieri. Perfino nel “creation State, the finishing up country”,⁴¹ i cacciatori stanno per essere sostituiti dagli agricoltori mentre la frontiera accoglie sempre più spesso impreparati neofiti che, con grande disappunto del *backwoodsman*, chiamano gli animali da caccia *game* e non *meat* o che, come nello sketch di Thorpe “The First Hunting Trip of the Steamer *Nimrod*” (1841), vanno a caccia “carrying into the wilderness the comforts of refined life, thus mixing up the life of a perfectly wild hunter, and the associations of the drawing room”.⁴² L’ambivalenza che il narratore di primo grado nutre per Doggett si riflette così anche sulla sua posizione nei confronti della *wilderness*. Da un lato, infatti, il *gentleman* mostra entusiasmo per il progresso tecnologico e per alcuni dei suoi frutti come il battello e il giornale; dall’altro, tuttavia, adotta una posa nostalgica per la natura che viene spazzata via dalla civiltà.

Il battello dello sketch, emblematicamente chiamato *Invincible* e descritto come “high-pressure-and-beat-everything”,⁴³ non rappresenta tuttavia solo uno degli agenti di cambiamento della vita della frontiera, ma è anche il terreno

³⁸ *Ivi*, 120.

³⁹ *Ivi*, 119.

⁴⁰ *Ivi*, 122.

⁴¹ *Ivi*, 114.

⁴² Thomas Bangs Thorpe, “The First Hunting Trip of the Steamer *Nimrod*”, *Spirit of the Times* (11 settembre 1841), in Thorpe, *A New Collection*, 136.

⁴³ Thorpe, “The Big Bear of Arkansas”, 112.

dell'incontro-scontro tra civiltà e *wilderness*, in una società che ha ormai abbracciato un ideale di rinnovamento e che pure resta legata al suo recente passato.⁴⁴ In “The Big Bear of Arkansas”, come nel successivo sketch appartenente al ciclo di Fink “The Disgraced Scalp-Lock” (1842), traspare un chiaro senso della perdita del mondo che i *backwoodsmen* incarnano. Fink e Doggett rappresentano i volti diversi di uno stesso personaggio, comunque votato alla scomparsa. Mentre il re dei battellieri rifiuta il compromesso preferendo l'esilio volontario e autodistruttivo in una frontiera più lontana, Doggett è per molti versi un personaggio più accomodante nei confronti del progresso, che dimostra almeno in parte di accettare viaggiando sull'*Invincible*. Il nuovo corso della società della frontiera lo condanna però all'estinzione, come l'orso dell'Arkansas da cui ha preso il nome e di cui sembra condividere l'ineluttabile destino.⁴⁵ Quello che era iniziato come l'ennesimo *tall tale* di un *alligator horse*, si è trasformato nel corso dello *storytelling*, in un'amara profezia della fine.

⁴⁴ Come sostiene J.A. Leo Lemay, le “archetypal ideas” della “ship of fools and of the ship as microcosm” (“Text, Tradition, and Themes”, 170) suggerite dall'ambientazione dello sketch non vengano utilizzate da Thorpe per trarre “the expected moral on the universality of the types of mankind nor does he comment on the omnipresence of fools and gulls” (*ibidem*). Dopo aver scartato queste interpretazioni Lemay ravvisa nel battello a vapore un simbolo del progresso che si contrappone, secondo una prospettiva elegiaca, alla *wilderness* evocata da Thorpe.

⁴⁵ Anche l'analisi mitico-archetipica di Richard Slotkin considera la storia di Doggett come un'iniziazione in cui si realizza “an interchange of identities between the soul of the hunter and that of his prey” (*Regeneration*, 479). Attribuendo tuttavia l'atteggiamento e le opinioni del narratore di primo grado all'autore, Slotkin mostra di non aver colto il valore di filtro ironico della cornice dello sketch, utilizzata dall'autore implicito proprio per prendere le distanze dalle posizioni del *gentleman*. Si veda ad esempio il passo seguente in cui Slotkin considera l'epilogo della storia: “[Doggett] senses in the bear's submission some kind of fatality; but the character, motivation, or purpose of that fatality eludes him. [...] The author also strikes wide of the mark” (*ivi*, 483). Le doti di *storyteller* di Doggett, il suo efficace uso del linguaggio, ma soprattutto la sua reazione al termine del racconto sembrano inoltre indebolire l'interpretazione di Slotkin che non rileva in Doggett alcuna consapevolezza della portata della vicenda narrata: “For Jim Doggett the exchange is something never to be understood, an inexplicable reversal of roles between man and prey” (*ivi*, 553).

3. Leggende di fiume

Now, it is barely possible that you never heard of Lige or Elijah Shaddock, commonly called "Judge". I say barely possible, for I think I have heard that you caused yourself to be towed up this river, and if you did, you heard of "Lige". He has been pilot on this river ever since it commenced running!

"The Way 'Lige' Shaddock 'Scared Up a Jack'"

Pur essendo presenze ricorrenti e significative, coloni e *backwoodsmen*, predicatori, dandy e *pranksters* non sono tuttavia figure esclusive della narrativa umoristica di fiume. I personaggi che più tipicamente incarnano la specificità di questi sketch sono quelli che la cultura popolare del tempo associa al viaggio sui fiumi dell'Ovest proprio perché rappresentano le categorie professionali nate insieme al battello a vapore. "Il capitano e il pilota", scrive Mario Maffi, diventano nell'immaginario comune "personaggi mitici, amati, riveriti, celebrati"¹ e gli sketch degli umoristi della frontiera non tardano a contribuire a questa mitopoiesi attraverso storie che raccontano il rapporto dell'Ovest con un presente segnato dal progresso e dall'affermazione del commercio, ma che evidenziano anche i legami di questa nuova realtà con il suo recente passato.

I capitani dei battelli godono, insieme ai piloti, di grande autorevolezza e prestigio nella società di fiume. Alcuni ottengono stima e rispetto fino a diventare i protagonisti di divertenti aneddoti che ne celebrano le doti e le imprese leggendarie. Per Philip Paxton, autore di un volume di memorie di viaggio pubblicato nel 1853, i capitani dei primi battelli "were fresh water variety of the old sea kings; doing pretty much what they pleased with boat and passengers, freight and wood-yards".² Nell'aneddoto raccontato da Paxton, il capitano Jack Russell, originario del Kentucky e in servizio come battelliere lungo il Mississippi fin dagli anni che precedono l'avvento del battello a vapore, mostra di non provare timore neppure verso i criminali di Natchez-Under-The-Hill. Dopo aver scoperto che uno dei suoi passeggeri è stato derubato durante una notte di bagordi, Russell lancia un

¹ Maffi, "Battelli", 70.

² Paxton, *A Stray Yankee*, 406-07.

ultimatum ai delinquenti che affollano la bettola più malfamata della cittadina: “I’ll give you [...] until I get my boat ready to go to hand over the money, and then if *they* don’t come, the house shall”.³ Con lo spirito risoluto che contraddistingue un degno erede di Mike Fink, il capitano fa legare la taverna al suo battello e dà ai suoi uomini il comando di iniziare le manovre per salpare. Non appena i malviventi si accorgono che Russell è davvero disposto a trascinare l’edificio nel fiume, si arrendono al temerario capitano e fanno volare dalla finestra il portafogli.⁴

Molti capitani descritti dagli sketch degli umoristi della frontiera assumono i tratti dell’*alligator horse* e Russell non fa eccezione. Nella letteratura popolare del tempo, sono infatti spesso rappresentati come i sovrani incontrastati dei corsi d’acqua e, proprio come il re dei battellieri, mal sopportano qualsiasi limitazione della loro autorità. In “A Running Fight upon the Rackensack” (1846), un anonimo capitano rifiuta di fermare la sua imbarcazione in viaggio sull’Arkansas, anche se la richiesta proviene da uno sceriffo deciso ad arrestare uno dei passeggeri. Il capitano riesce a seminare i suoi inseguitori e, a coronamento dell’impresa, chiede al fuggiasco di offrire da bere a tutto l’equipaggio.⁵

L’autorità dei capitani poggia solitamente su anni di esperienza nella navigazione fluviale. Come Jack Russell, anche il capitano Scott, descritto da

³ *Ivi*, 408.

⁴ “A Running Fight upon the Rackensack”, *Spirit of the Times* (20 giugno 1846), in Burke, a cura di, *Polly Peablossom’s Wedding*, 191-95. Una prima, seppure meno articolata, versione dell’aneddoto compare nella biografia di David Crockett di Richard Penn Smith *Col. Crockett’s Exploits and Adventures in Texas* (Philadelphia: Collins, 1836), 99. La storia è inoltre ripresa da H.S. Fulkerson in *Random Recollections of Early Days in Mississippi* (Vicksburg: Vicksburg Printing and Publishing, 1885), 17-19. Nella versione di Fulkerson, i ladri salgono a bordo e consegnano i soldi al capitano.

⁵ La reputazione del capitano in seconda (*mate*) è invece principalmente legata “in spirit and practice to the flatboat age with its emphasis on brawn, violence, and vituperative skill” (Hunter, *Steamboats*, 239). Diversamente dal suo omologo della navigazione di altura, infatti, il capitano in seconda dei battelli a vapore non si occupa delle manovre dell’imbarcazione, ma dirige il lavoro dei mozzi nelle operazioni di carico e scarico secondo le direttive del capitano. Vedi Gillespie, *Come Hell*, 100; Hunter, *Steamboats*, 239. Nello sketch “A Fight in the Hold” di John S. Robb, apparso sul *Daily Reville* nel 1846, il capitano in seconda, presentato dal narratore come “one of those good humored, muscular specimens of humanity” (in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 92-93), viene più volte alle mani con un mozzo recalcitrante, riuscendo tuttavia ad avere la meglio sul rivale grazie all’astuzia. Il capitano in seconda descritto da Mark Twain in *Life on the Mississippi* condivide con il personaggio di Robb i tratti dell’ufficiale fisicamente prestante e determinato nel farsi ubbidire: “He was huge and muscular, his face was bearded and whiskered all over; he had a red woman and a blue woman tattooed on his right arm,—one on each side of a blue anchor with a red rope to it; and in the matter of profanity he was sublime. [...] When he gave even the simplest order, he discharged it like a blast of lightning, and sent a long, reverberating peal of profanity thundering after it” (*Mississippi Writings*, 258-59).

Thomas Bangs Thorpe in “Remembrances of the Mississippi” (1855), comincia a solcare i corsi d’acqua dell’Ovest prima dell’avvento dei battelli e diventa una leggenda per la gente del Grande Fiume. “He was once heard to say” racconta Thorpe “that he could look in his hand and imagine that he saw every ‘snag’, ‘sawyer’, sand bar, and ‘cut-off’ from Pittsburg to New Orleans”.⁶ Molti capitani iniziano a lavorare su *flatboats* o *keelboats*, per poi diventare piloti, capitani in seconda o, più raramente, macchinisti o commissari di bordo sui battelli a vapore. Sebbene gli armatori preferiscano affidare le loro imbarcazioni a quanti possiedano un certo *savoir faire* nel gestire i rapporti con i passeggeri, la loro scelta ricade soprattutto su coloro che mostrano di essere esperti conoscitori dei corsi d’acqua e del funzionamento delle imbarcazioni.⁷ Come tuttavia evidenziano alcuni sketch degli umoristi della frontiera, il ruolo di capitano non è solo conferito dall’alto, ma deve essere guadagnato sul campo. In una società che mal sopporta l’autorità,⁸ i capitani che non sono all’altezza del compito loro affidato sono spesso oggetto delle burle e dello scherno degli abitanti dell’Ovest.

In “Captain Sopht”, sketch pubblicato sul *Daily Reveille* nel 1849 e firmato “Rudder”, gli armatori del *Junius* devono sostituire in breve tempo un capitano ammalato e prendono la decisione di affidare il battello giunto a Louisville ad un giovane “of steady habits—the book-keeper of one of the principle commission stores of the city”.⁹ Agli occhi del personale del battello l’atteggiamento del nuovo arrivato è un chiaro segnale della sua inesperienza. Il nervosismo nell’affrontare le insidie della navigazione e la scarsa conoscenza del gergo utilizzato sui battelli tradiscono la “greenness” del nuovo capitano e minano la sua già precaria autorevolezza.¹⁰ Il biasimo dell’equipaggio e degli altri ufficiali non tarda a prendere

⁶ Thorpe, “Remembrances”, 38.

⁷ Hunter, *Steamboats*, 237-38; Merrick, *Old Times*, 71-74.

⁸ Inge e Piacentino, “Introduction”, 6; Justus, *Fetching the Old Southwest*, 569.

⁹ Rudder, “Captain Sopht”, *Daily Reveille* (20 aprile 1849), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 79.

¹⁰ Come ricorda Timothy Flint in *Recollections of the Last Ten Years* (Boston: Cummings, 1826), il battello segna non solo l’immaginario della frontiera, ma anche il linguaggio della sua gente, in particolare quello dell’abitante del Kentucky: “Much of his language is native, and drawn from the power of a steam-boat. To get ardent and zealous, is to ‘raise the steam’. To get angry, and give vent and scope to these feelings, is to ‘let off of the steam’. To encounter any disaster, or meet with a great catastrophe, is to ‘burst the boiler’” (78). Il gergo della navigazione a vapore viene invece utilizzato con intenti umoristici da John S. Robb in “Courting in French Hollow” (1843). Il protagonista dello sketch si avvale infatti in più occasioni di tecnicismi e metafore ispirate ai battelli per raccontare uno sfortunato corteggiamento osteggiato dal padre della ragazza: “I tried to put down his ‘safety valve’, but he would blow off his wrath” (*Streaks of Squatter Life*, 144); “I wur, like a boat fast on a sand-bar, blowin’ some, but makin’ mity little

le forme di una burla che cerca di smascherare l'inadeguatezza del principiante. Dopo aver lanciato l'imbarcazione, il pilota finge infatti di perdere il controllo del battello e chiede al capitano di occuparsi dell'emergenza. Ignaro del significato dell'espressione "bend a hawser", egli non comprende che il suo vice gli sta chiedendo, per metterlo alla prova, se deve legare una fune all'ancora prima di gettarla in acqua. Quando il malinteso viene chiarito è troppo tardi per evitare l'urto con la riva che, tuttavia, ha il solo effetto di far spaventare ulteriormente il capitano e di sancire la riuscita della burla.

In uno sketch più tardo, "The Green Passenger Who Wanted to Be a Captain" (1855), le velleità di comando di un abitante dell'Ovest vengono ugualmente frustrate. Per sua stessa ammissione, l'aspirante capitano afferma di non conoscere le mansioni che il suo ruolo comporta, mostrando dunque di non aver compreso le responsabilità che lo attendono:

I'm not much acquainted with a steamboat, but take me on land and I am *thar*—I've seen a good deal of the world—have been to Kentucky several times, and once to New Orleans [*sic*], but I always went by land. But I suppose being a Captain is like every thing else—requires bravery, attention and a good understanding of *human natur*.¹¹

La dichiarazione del protagonista si basa dunque sull'infondato assunto che il ruolo del capitano non richieda competenze specifiche e sull'erronea convinzione che il viaggio di fiume possa essere considerato alla stregua di quello via terra. Il commissario di bordo, cui l'aspirante capitano presenta la propria candidatura, approfitta dell'ingenuità del suo interlocutore per fornirgli uno strampalato elenco dei suoi doveri. Ogni mattina, oltre a controllare personalmente lo stato di salute di polli e tacchini, il protagonista avrà il compito di fare l'appello dei membri dell'equipaggio "in order to see if any have been killed, or thrown overboard

headway" (*ivi*, 145-46); "He shant ketch me, fur I'll streak it like a fast boat, the moment I hear steam from his scape-pipe" (*ivi*, 146). Anche Davy Crockett, in un passo dell'autobiografia *A Narrative of the Life of David Crockett, of the State of Tennessee* (Philadelphia: Carey, 1834), utilizza espressioni tratte dal linguaggio della navigazione a vapore per descrivere una disavventura amorosa: "I saw quick enough my cake was dough, and I tried to cool off as fast as possible; but I had hardly safety pipes enough, as my love was so hot as mighty nigh to burst my boilers" (48-49).

¹¹ "The Green Passenger Who Wanted to Be a Captain", *Southern and Southwestern Sketches: Fun, Sentiment, and Adventure*, a cura di Oliver P. Baldwin (Richmond: Randolph, 1855), in Botkin, a cura di, *A Treasury of Mississippi River Folklore*, 472.

during the night”,¹² ma soprattutto, in occasione degli sbarchi, dovrà evitare che la cameriera addetta al servizio nelle cabine abbandoni il battello “without first leaving a lock of her hair, which must be deposited in the iron safe”.¹³ Ben presto anche gli altri ufficiali, l’equipaggio e i passeggeri diventano complici della burla. È tuttavia lo stesso protagonista a rendersi ridicolo per il suo eccesso di zelo che lo porta spesso ad immischiarsi in mansioni che non sono di sua competenza. Aiutando i mozzi nelle operazioni di carico e redarguendo il pilota durante la navigazione, l’aspirante capitano mostra infatti di non conoscere le consuetudini che regolano la vita dei battelli.¹⁴ L’ilarità dei presenti è anche legata alla sua posizione subalterna. Il battello ha già infatti un suo capitano, quel “lazy, good-for-nothing Captain”¹⁵ di cui il protagonista vorrebbe prendere il posto. Se nello sketch precedente sono esperienza e autorevolezza a far difetto al capitano, il protagonista è qui privo dell’autorità necessaria a far rispettare anche gli ordini più semplici. La burla ha tuttavia vita breve. Dopo una zuffa con il capitano in seconda e con l’ufficiale responsabile del coordinamento dei servizi offerti ai passeggeri (*steward*), il protagonista viene congedato dal commissario di bordo per essersi ubriacato insieme ai viaggiatori.¹⁶

Il capitano di “Another Story ‘Uncle Johnny’” (1848), sketch di Philip B. January, è invece inesperto e arrogante. In viaggio per la prima volta lungo il fiume Tensas in Louisiana, l’ufficiale deve risalire uno dei suoi affluenti, ma imbocca quello sbagliato, emblematicamente chiamato Fool River. Neppure le urla degli afroamericani, al lavoro nei campi circostanti, riescono a fargli cambiare idea. Il capitano procede per la sua strada convinto di aver ragione, ma deve presto ricredersi e invertire la rotta. Giunto nuovamente alla confluenza con il Tensas, si ferma presso la casa dell’amico del narratore che, nel frattempo, è stato informato

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Secondo un codice non scritto ma quasi sempre osservato, il capitano non dirige le manovre dell’imbarcazione, se non nelle situazioni di emergenza e durante le partenze e gli arrivi. Ogni interferenza non giustificata dalle difficili condizioni di navigazione è considerata una grave violazione delle funzioni di sua competenza non solo da parte del pilota, ma da tutto l’equipaggio. Vedi Hunter, *Steamboats*, 238; Merrick, *Old Times*, 71-72.

¹⁵ “The Green Passenger”, 472.

¹⁶ Anche in questo sketch, la derisione della vittima si conclude con la prospettiva del suo allontanamento dal battello: “By this time the boat had nearly reached St. Louis, and one of the passengers, out of kindness to the stranger, went to him, and told him the whole secret—the game that had been played upon him, and advised him to go into his berth, and there remain till after the boat landed, and then leave the boat with all convenient dispatch” (*ivi*, 474).

dell'accaduto. Il capitano trova ad attenderlo lo spirito irriverente della frontiera che irride bonariamente la sua inesperienza e la sua presunzione: “‘Cap’m, will you be so good as to tell me where it is that a steam boat Cap’m ain’t a man?’ ‘Raly, sir,’ says he, ‘I’m so bad lost I don’t know nothin’; ef you’ll be so good as to give the information.’ ‘Oh, certny,’ says Gabe, ‘it’s when he’s *a board!*’”¹⁷

Come i sovrani nelle feste popolari della tradizione medievale,¹⁸ i re dei fiumi dell’Ovest sono dunque talvolta derisi e umiliati, secondo un processo di detronizzazione che culmina in un momentaneo annullamento della gerarchia di bordo.¹⁹ Diversamente da quanto avveniva nel medioevo, tuttavia, la destituzione dei capitani o lo scherno riservato a quanti aspirano alla prestigiosa carica serve piuttosto a smascherare novellini o impostori, e non a minare, anche solo provvisoriamente, il concetto di autorità che essi rappresentano o cui anelano. La burla irride infatti l’ingenuità o l’arroganza di chi ricopre, o vuole esercitare, un ruolo di responsabilità pur non avendo i requisiti necessari. La gerarchia del battello non viene quindi intaccata ma, al contrario, è ribadita proprio nell’atto della derisione, che punisce pubblicamente il comportamento di coloro che credono o fingono di essere ciò che non sono. Facendosi beffe dei novellini e degli impostori, gli umoristi della frontiera riaffermano la sacralità del ruolo del capitano e la sua centralità nella società di fiume. La maschera indossata dagli autori della burla serve infatti a rimuoverne un’altra, quella ben più pericolosa di chi può mettere a repentaglio la sopravvivenza dei viaggiatori con la propria inesperienza. La continua negoziazione dell’identità e il gusto per il travestimento propri della società dell’Ovest sono apertamente censurati quando coinvolgono il ruolo di capitano. Equipaggi e passeggeri si trovano dunque uniti nel condannare attraverso la burla e la derisione non solo passeggeri maldestri e arroganti, ma anche coloro che vogliono usurpare il vertice della gerarchia del battello.²⁰

¹⁷ Philip B. January, “Another Story ‘Uncle Johnny’”, *Spirit of the Times* (18 marzo 1848), in Arthur Palmer Hudson, a cura di, *Humor of the Old Deep South* (New York: Macmillan, 1936), 313.

¹⁸ Michail Bachtin, *L’opera di Rabelais e la cultura popolare. Riso, carnevale e festa nella tradizione medievale e rinascimentale*, trad. it. di Mili Romano (Torino: Einaudi, 1979), 216-17.

¹⁹ In altri sketch, l’umiliazione del capitano è causata da inganni e raggiri di cui egli rimane vittima durante la navigazione. Per un’analisi delle dinamiche della truffa nell’opera degli umoristi della frontiera si veda *infra*, 216-23.

²⁰ L’assunzione dei ruoli apicali nella gerarchia di bordo da parte dei novellini non è invece sanzionata quando è il capitano stesso a proporla, come avviene nello sketch di Solomon Franklin Smith “Who’s at the Wheel?” (1846). La promozione a secondo pilota di Smith avviene infatti su iniziativa del capitano e con il consenso degli ufficiali e dell’equipaggio.

Le responsabilità del capitano non si esauriscono con le incombenze legate alla navigazione. Massima autorità a bordo, ha infatti il compito di sovrintendere alla vita del battello in ogni suo aspetto. In primo luogo, è garante dell'ordine che vige sull'imbarcazione e deve dunque gestire i conflitti che sorgono all'interno dell'equipaggio, tra i passeggeri o tra i membri dell'uno e dell'altro gruppo. Spetta inoltre al capitano stabilire le regole dell'imbarcazione, incluse quelle che riguardano il gioco d'azzardo e il bere, ed è sua la responsabilità di farle applicare, sanzionando gli eventuali trasgressori, di solito con l'aiuto di una giuria composta da passeggeri.²¹ Oltre ad essere un esperto conoscitore della navigazione fluviale, il capitano deve dunque dimostrarsi anche un accorto amministratore, in grado con le sue scelte di ottimizzare il profitto degli armatori. Non di rado, del resto, i capitani sono proprietari, *in toto* o in parte, delle imbarcazioni che comandano e hanno dunque buone ragioni per far quadrare il bilancio.²²

Per garantire il successo del battello che gli è stato affidato, il capitano deve dimostrare ottime doti relazionali, cercando, per quanto possibile, di accontentare i desideri dei suoi passeggeri. Negli sketch degli umoristi della frontiera il capitano è spesso colto mentre cerca di soddisfare le stravaganti richieste dei viaggiatori. In "The Crack Captain on the Mississippi", firmato S. e pubblicato nel 1847, il capitano Steckle è descritto come un uomo dalla "accommodating disposition, especially where the softer sex is concerned"²³ e la sua proverbiale disponibilità non viene meno neppure quando una contadina di Donaldsonville, in Louisiana,

L'incarico è del resto concesso al medico di bordo, dunque ad un membro del personale del battello.

²¹ Gillespie, *Come Hell*, 112-13; Hunter, *Steamboats*, 237-39, 410-12, 443-45. In "Court of Uncommon Pleas", sketch pubblicato sul *Daily Reveille* il 4 luglio 1847, Solomon Franklin Smith racconta il curioso processo intentato a un passeggero che, pur essendo membro di una società che predica l'astinenza dall'alcol, avrebbe "with malice aforethought" drank whisky out of a jug" (in Smith, *Theatrical Management*, 182). Il verdetto, bislacco come le accuse, scagiona l'imputato, gettando tuttavia una divertente ombra sulla lucidità della giuria durante il processo: "We, the jury, find the defendant *not guilty*, and recommend him to mercy. The sheriff to treat the jury—the attorneys to pay costs, and the judge to *fill the jug* which the defendant drank out of, and which the jury have emptied during the trial" (*ivi*, 183). In *Life and Adventures of Henry Edward Hugunin; or, Thirty Years a Gambler* (New York: Oliphant, 1879), il baro Henry Edward Hugunin narra invece la singolare e crudele condanna comminata dalla giuria di bordo dell'*Eclipse* a Smith Mace, un altro giocatore (35). Dopo aver rifiutato di restituire i mille dollari vinti al tavolo verde, Mace viene legato per il collo al pistone in movimento del motore. Malgrado la severità della punizione, la cui durata viene fissata ad un'ora, Mace rimane illeso.

²² Merrick, *Old Times*, 71-72.

²³ S., "The Crack Captain on the Mississippi", *Spirit of the Times* (8 maggio 1847), in Anderson, a cura di, *With the Bark On*, 29.

gli chiede di rimandare la partenza per poter raccogliere anche l'ultimo uovo delle sue galline prima di salire a bordo.

Il difficile ruolo di mediazione operato dal capitano, che deve destreggiarsi tra le conflittuali aspettative dei passeggeri, è ben illustrato dallo sketch "Breaking a Bank" (1846) di Solomon Franklin Smith. Di fronte alle pressanti richieste della comitiva di mormoni che vorrebbe bandire dal battello il gioco d'azzardo almeno il giorno di Natale, il capitano Summons risponde:

Gentlemen, amuse yourselves as you like; preach and pray to your hearts' content—none shall interfere with your pious purposes; some like that sort of thing—I have no objection to it. These men prefer to amuse themselves with cards; let them; they pay their passage as well as you gentlemen, and have as much right to *their* amusements as you have to *yours*, and they shall not be disturbed. Preach, play cards, dance cotillions—do what you like, *I* am agreeable; only understand that *all games* (preaching among the rest) *must cease at ten o'clock*.²⁴

La posizione del capitano è improntata sul "broad principle of equal rights to all"²⁵ e dunque sul rispetto della diverse identità dei passeggeri. L'opera degli umoristi della frontiera mostra spesso una decisa insofferenza verso tutte le limitazioni del principio di libertà individuale e il mondo dei battelli a vapore non fa eccezione.²⁶ L'atteggiamento tollerante di Summons riceve così il plauso del narratore, che lo descrive come "a *particularly* clever fellow—a clever fellow in the widest sense of the term—a fellow that is clever in every way".²⁷ Nelle parole del capitano trova infatti eco l'unico compromesso possibile tra due istanze non ancora del tutto riconciliate: la ricerca di una "freewheeling independence" e di una "unrestricted expression of desire",²⁸ propria della gente dell'Ovest, e la realizzazione di quella

²⁴ S.F. Smith, "Breaking a Bank", 76.

²⁵ *Ivi*, 75.

²⁶ Martin, *The Frontier Roots*, 53. Nello sketch di Hardin E. Taliaferro "Ham Rachel of Alabama", contenuto in *Fisher's River (North Carolina): Scenes and Characters* (New York: Harper, 1859), il personaggio eponimo, appartenente alla società di frontiera, invita ad esempio il narratore *genteel*, suo ospite per una notte, a trattenersi più a lungo, assicurandolo sulla libertà che regna a casa sua: "You may sing, pray, dance, drink, ur do any thing else at Ham Rachel's. He's none ov yer hide-bound, long-faced cattle, which strains at gnats and swallows camels, as ole Eldridge—durn him!—allers said in his preachin'. Come, stranger, the world wasn't made in a day—took six, I think—come go wi' me" (269).

²⁷ S.F. Smith, "Breaking a Bank", 74.

²⁸ Justus, *Fetchin' the Old Southwest*, 289.

“national mission of modernity, progress, expansion, amalgamation”²⁹ che contraddistingue la società dell’Est.

È del resto proprio il battello a vapore a promuovere lo sviluppo demografico ed economico dell’Ovest. Simbolo dell’avanzata del progresso, il battello risponde alle esigenze di una popolazione che cerca di colmare le grandi distanze spaziali del Paese grazie alla navigazione fluviale. Con sempre maggiore efficacia rispetto ai tempi delle *keelboats*, i battelli dell’Ovest contribuiscono inoltre a unire i commerci locali in un unico sistema nazionale, creando a loro volta nuovi mercati, bisogni e pratiche sociali.³⁰ Il trasporto delle merci rappresenta la principale fonte di introito per i proprietari delle imbarcazioni e, anche nell’immaginario della frontiera, l’esistenza stessa del battello appare subordinata al suo ruolo di vettore commerciale.

Nello sketch di Thomas Bangs Thorpe “The First Hunting Trip of the Steamer *Nimrod*” (1841) un’imbarcazione interamente consacrata ai passatempi venatori di facoltosi *gentlemen* della Louisiana desta la meraviglia degli abitanti della valle del Mississippi e dei viaggiatori che si trovano sul Grande Fiume. Durante una sosta per il rifornimento di legname, i passeggeri del *Nimrod* accolgono a bordo un abitante del piccolo insediamento, incuriosito dall’insolito aspetto del battello:

He was used to boats, but this one puzzled him. “What trade is this boat in?” “Principally in the fish, deer, and, and bear business.” This made the fellow stare more than ever, and when he entered the cabin, he seemed to be in a trance. Everything was new to him, and wrong.³¹

L’iniziale perplessità del colono si trasforma dunque in un giudizio di valore negativo proprio perché l’imbarcazione non è impiegata in attività commerciali di nessun tipo. È dunque l’inconciliabile diversità del battello rispetto all’abituale sistema di riferimento dell’uomo della frontiera a rendere l’imbarcazione “unnatural”.³² Ancora più stupefatto è un uomo d’affari di Cincinnati, “seized with an apoplexy at the astonishment he was thrown into, because the ‘commodore’ of the *Nimrod* refused to take a load of ‘bull pork’ at the one hundred and twenty-fifth part of a cent in *advance* of the regular rates”.³³ Neppure la prospettiva di guadagno,

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Bourne, *Rivers of America*, 126-27.

³¹ Thorpe, “The First Hunting Trip”, 137.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

anche se minimo, fa infatti ricredere l'ufficiale del *Nimrod*. Estraneo alla logica di quello che il narratore definisce "sordid commerce",³⁴ il battello costituisce un'eccezione rispetto al flusso di imbarcazioni che viaggiano lungo il Mississippi.

La progressiva diminuzione dei tempi di percorrenza sulle principali tratte fluviali è incentivata dallo spirito mercantilistico che gradualmente si afferma anche nell'Ovest. "To be the first or the fastest", osserva Michael Gillespie, "counted more than anything".³⁵ Il successo di un battello rispetto alla nutrita concorrenza viene infatti spesso sancito dalla sua velocità nel solcare le acque dei fiumi dell'Ovest e dalle vittorie riportate nelle gare con altre imbarcazioni. In "The Steamboat Captain Who Was Averse to Racing" (1846) di George P. Burnham, la possibilità di una competizione con un altro battello rappresenta per la maggior parte dei viaggiatori una prospettiva allettante. L'attenzione dei giocatori d'azzardo e perfino quella di un parroco è infatti subito catalizzata dalla comparsa di un altro battello che dal Kentucky si immette nell'Ohio. Di fronte alla concitazione generale il capitano mantiene la calma e annuncia ai passeggeri:

"Don't get excited, gentlemen; my boat is a new one—her reputation and mine is at stake. We mustn't rush her—racing always injures a boat, and I am averse to it"; saying which he applied his thumb and finger to the brass knob again—the bell tinkled in the distance—and our rival pilot shortly had an opportunity to examine the architecture of our rudder-post!³⁶

Malgrado l'iniziale dichiarazione di non belligeranza, il capitano impartisce segretamente ai macchinisti l'ordine di aumentare la velocità, temendo una bruciante sconfitta proprio in occasione del viaggio inaugurale della sua imbarcazione. Indossando la maschera impassibile dello *storyteller* della frontiera, il capitano rassicura i passeggeri sul rispetto delle norme di sicurezza mentre si lancia in una sfida che soddisfa le aspettative di molti e che allo stesso tempo può contribuire alla sua fama e al prestigio del battello. Il successo finale, ottenuto portando quasi al collasso l'apparato motore, trova tuttavia nella chiosa del narratore il suo umoristico contrappunto: "We led our rival half an hour into Louisville; and I immediately swore upon my nightcap that I would never accept

³⁴ *Ivi*, 135.

³⁵ Gillespie, *Come Hell*, 179.

³⁶ George P. Burnham, "The Steamboat Captain Who Was Averse to Racing", *Spirit of the Times* (16 maggio 1846), in Porter, a cura di, *A Quarter Race in Kentucky*, 128.

another invitation, for a pleasure trip, from *a steamboat captain who was averse to racing!*".³⁷

Altri sketch prendono invece le distanze dal culto della velocità mettendo alla berlina l'idea stessa di progresso e il suo emblema più accreditato lungo i fiumi dell'Ovest. Adottando la forma del *tall tale*, l'anonimo sketch "A Bear Story", pubblicato nel 1848 sullo *Spirit of the Times*, racconta la straordinaria impresa di una *flatboat* che riesce a battere in velocità un battello a vapore. Fornendo un primo, chiaro indizio della natura fantastica della storia, il narratore di primo grado introduce la vicenda confidando al lettore la sua avversione per i misteri e offrendo la garanzia che il resoconto che segue sia "true to the best of my belief and knowledge".³⁸ Jim Higgins, il narratore di secondo grado e protagonista dello sketch, è un commerciante che acquista merci dai produttori dell'Arkansas per poi rivenderle a un prezzo maggiorato sul mercato di New Orleans. Come egli stesso ricorda, i viaggi che lo portano a destinazione avvengono a bordo di una *flatboat*, nonostante i battelli a vapore siano all'epoca "in fashion".³⁹ Dopo appena due giorni di navigazione lungo il Mississippi, l'imbarcazione si incaglia su un banco di sabbia. Mentre attende l'innalzamento del livello dell'acqua, Higgins inizia a cacciare lungo le rive del fiume, catturando un orso che lega all'imbarcazione e decide di portare con sé fino a New Orleans. L'improvviso passaggio di un battello a vapore vicino alla sua *flatboat* favorisce il tanto atteso disincaglio ma spaventa l'orso, che si getta così nel fiume. L'imbarcazione comincia misteriosamente a muoversi fino a raggiungere una velocità che le permette di superare il battello e di arrivare a New Orleans un giorno e mezzo prima del più accreditato rivale. I presenti che ascoltano la storia cercano di spiegare l'arcano, ma devono arrendersi di fronte alla fantasia dello *storyteller*:

"Gentlemen, you may think as you please, but it *was nothing else but that bar that was tied to the cable!*"

"Mr. Higgins, have you got the papers?"

"Yes, sir, but I've left 'em in my pocket book at home. It's true, every word of it; for jest as soon as the bar jumped overboard, a thunderin' big catfish took after 'im, and then they had it from thar to Orleans—the bar beatin' 'im about six feet and a half! I didn't know how fast the bar pulled the boat, but the fish swum so fast

³⁷ *Ivi*, 129.

³⁸ "A Bear Story", *Spirit of the Times* (15 aprile 1848), in Hudson, a cura di, *Humor of the Old Deep South*, 294.

³⁹ *Ibidem*.

that he *jumped fifty seven feet out on the levee, and didn't stop floppin' his tail for a month!*"⁴⁰

La sconfitta del battello viene dunque sancita dalla forza dell'orso, l'animale più spesso presente nei racconti di caccia degli umoristi della frontiera, simbolo di una natura indomita che, nella dimensione fantastica del *tall tale*, non si è arresa all'incalzante avanzata del progresso.

Servendosi di elementi mutuati dalla tradizione popolare, alcuni sketch scherniscono quei personaggi che si abbandonano fiduciosamente al progresso, dimentichi della forza, a volte terribile, a volte salvifica, della natura. In "A 'Cat' Story, Which Must Not Be Cur-Tailed" (1845) di John S. Robb, Ben Snaggletree, protagonista e narratore di secondo grado, si trova sul ponte di coperta di un battello in viaggio lungo il Mississippi quando viene sbalzato fuori bordo dall'urto dell'imbarcazione con uno *snag*. Nessuno si accorge dell'incidente e il battello riprende placidamente la sua marcia lungo il fiume. Ben cerca di raggiungere a nuoto un'isola poco distante, ma comprende ben presto di essere finito in una "Mississippi *mud-bar*, and about as firm as quicksand".⁴¹ I tentativi di liberarsi dalla morsa del fango si mostrano vani e Ben, prossimo a quella che crede essere la fine, pronuncia un voto: "I promised old Mississippi, if permitted to escape this time, I would lick anythin' human that said a word agin her".⁴² La preghiera al dio fiume sembra inizialmente non sortire alcun effetto ma, proprio quando è ormai interamente sommerso dal fango, Ben afferra qualcosa che sente muoversi vicino a lui:

I soon discovered I had made captive of a mammoth *catty*, huge enough to be the patriarch of his tribe, and a set of resolutions was quickly adopted in my mind, that he couldn't travel further without company. [...] Off started the fish, like a comet, and after him I went, a *muddy spark* at the end of his tail. By a dexterous twist of his rudder, I succeeded in keeping him on the surface, and steered him to a solid landing, where I set him loose, and we shook ourselves, mutually pleased at parting company.⁴³

⁴⁰ *Ivi*, 296.

⁴¹ John S. Robb, "A 'Cat' Story, Which Must Not Be Cur-Tailed", *Spirit of the Times* (5 luglio 1845), in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 65.

⁴² *Ivi*, 66.

⁴³ *Ibidem*. Il titolo dello sketch è un ironico riferimento alla reazione della platea di ascoltatori che invita il narratore a modificare il suo *tall tale*: "'That will do, Ben', said we, 'all but the tail'. 'Tail and all, or none!' said Ben, so here you have it" (*ibidem*).

Animale-simbolo del Mississippi, il pesce gatto diventa nello sketch la personificazione del fiume stesso pronto a dare una lezione a chiunque si illuda che il viaggio nell'era dei battelli non sia più soggetto alla sua autorità e ai suoi capricci.⁴⁴

La natura ribelle dei fiumi dell'Ovest emerge anche nello sketch "Proceedings of the Convention of Snags and Sawyers" (1847) di Solomon Franklin Smith. Parodiando il gergo degli atti dei convegni, Smith presenta ai lettori quanto emerso nel corso di un immaginario incontro che raduna *snags* e *sawyers*, i più agguerriti rivali delle imbarcazioni dell'Ovest. Oltre a eleggere il comitato direttivo e a tracciare un bilancio della recente attività, *snags* e *sawyers* stilano un rapporto che elabora piani e strategie da attuare in futuro. Malgrado il tono giocoso dello sketch, Smith non risparmia una stoccata al presidente James K. Polk, in carica dal 1845 e già considerato da *snags* e *sawyers* un prezioso alleato. La drastica riduzione dei finanziamenti federali per la bonifica dei letti dei fiumi dell'Ovest ottiene infatti il plauso dei partecipanti, che invitano Polk a verificare di persona gli effetti delle sue decisioni: "[It is] resolved that our thanks are hereby tendered to the President for his veto on the attempts of Congress to interfere with our constitutional rights, and that he be invited to visit us at our several stations during the low-water season of next year, when we promise him he shall see sights".⁴⁵

Dietro la cornice umoristico-fantastica di questi sketch della seconda metà degli anni quaranta emerge quindi quella *wilderness* che, per il mondo della frontiera, "recede ma che non cessa d'essere inquietudine e minaccia".⁴⁶ Orfana di eroi che come Mike Fink riescono a domare gli ostacoli della natura grazie alle loro doti sovrumane, la società dei fiumi dell'Ovest non può dirsi del tutto al sicuro a bordo del battello a vapore. Le storie degli umoristi della frontiera assumono dunque posizioni diverse nei confronti del nuovo corso della navigazione fluviale. Alcuni sketch celebrano il cambiamento, irridendo novellini e arroganti impostori che non conoscono i battelli o non vogliono adattarsi all'innovazione che questi

⁴⁴ Mario Maffi, "Pesci gatto (e altri animali mitici)", *Americana*, 463.

⁴⁵ Solomon Franklin Smith, "Proceedings of the Convention of Snags and Sawyers, Held at the Grave-Yard, in the Mississippi River, Dec. 31, 1846", *Daily Reveille* (3 gennaio 1847), in Solomon Franklin Smith, *Theatrical Management in the West and South for Thirty Years* (New York: Harper, 1868), 204. Per una ricostruzione della storia delle politiche federali relative alla gestione dei fiumi dell'Ovest si veda *supra*, 70-71.

⁴⁶ Maffi, *Mississippi*, 288.

rappresentano. A questo atteggiamento, che accoglie il progresso tecnologico in termini positivi o che comunque lo considera ormai acquisito, a volte si affianca, come in “The Big Bear of Arkansas”, un malinconico senso della perdita. In queste storie, il tono a tratti elegiaco tradisce il rimpianto per un mondo ormai perduto o prossimo alla scomparsa, senza tuttavia mettere in discussione il cambiamento.

Diversamente da quanto avviene nella storia di Thorpe, in “Bewailing of a Barge” (1845) di Solomon Franklin Smith, i ritmi incalzanti della modernizzazione e del progresso non segnano la fine della *wilderness*, ma comportano il continuo avvicendamento della tecnologia nella navigazione fluviale. Nello sketch, il battello di Smith è costretto a trascorrere una notte nelle secche di un banco di sabbia lungo il Mississippi. Mentre il narratore cerca di prendere sonno, una voce “which appeared to be a mixture of a groan and a creak”⁴⁷ lo chiama dall'esterno per avvalersi della sua consulenza legale. Con grande sorpresa di Smith, la richiesta arriva dalla chiatta che il battello ha trainato durante il viaggio. Decisa a citare in giudizio i suoi armatori, l'imbarcazione racconta di essere stata varata come battello a vapore appena cinque anni prima, ma di aver perso il motore in seguito a un terribile incendio. Da allora è utilizzata solo come chiatta, “carrying enormous loads and doing all sorts of drudgery”.⁴⁸ La sua già precaria esistenza è insostenibile da quando gli armatori hanno messo in disarmo il battello da cui era solitamente trainata, e di cui era diventata amica, solo per costruirne uno più veloce: “There is no use in my detailing to you what I have been forced to attend on this boat. Suffice it to say that she has nearly jerked the life out of my timbers. I feel I can not stand it—there is no repose for me”.⁴⁹ L'accorato lamento coglie Smith impreparato, ma il suo imbarazzo viene provvidenzialmente interrotto dall'ispettore di bordo che lo sveglia di soprassalto. Dalla cornice del sogno, lo sketch di Smith ribalta l'abituale prospettiva con cui i sostenitori del progresso guardano all'obsolescenza della tecnologia lungo i fiumi dell'Ovest. La corsa verso il futuro è infatti per il battello anche un allontanarsi dal suo recente passato. Il progresso tecnologico non lascia alle sue spalle solamente le *keelboats* di Mike Fink. Negli anni quaranta, il mondo dei primi battelli a vapore è ormai confinato dall'incedere della modernità nella dimensione del sogno o del ricordo. Nello

⁴⁷ Solomon Franklin Smith, “Bewailing of a Barge”, *Daily Reveille* (10 settembre 1845), in Smith, *Theatrical Management*, 195.

⁴⁸ *Ivi*, 196.

⁴⁹ *Ivi*, 196-97.

sketch “Stopping to ‘Wood’” di Joseph M. Field, pubblicato sempre nel 1845, il racconto di un’emozionante gara di velocità tra battelli – terminata con lo schianto sulle rive del Mississippi di una delle due contendenti – viene sconfessato dall’autore nell’epilogo: “‘That’s a stretcher,’ will cry out some readers, and such a scene is not likely to be witnessed *now*, but the writer will not soon forget that such he bore a part in, some ten years ago”.⁵⁰ La nuova era della navigazione ha reso dunque più sicuro il viaggio lungo i fiumi dell’Ovest, privandolo tuttavia del fascino avventuroso degli esordi. “Steamers have grown from pigmies to giants, speed has increased from a struggle to a ‘rush’”,⁵¹ riconosce Field, mentre tuttavia racconta con i toni dell’epopea proprio quel passato che la tecnologia e la civiltà hanno spazzato via.

In altri sketch, gli umoristi della frontiera assumono invece una posizione che bonariamente dileggia il mito del progresso e coloro che lo sostengono in modo acritico. In queste storie è il viaggio stesso ad essere rappresentato come una farsesca odissea, esperienza pericolosa e per nulla piacevole, e dunque antitetica rispetto alle prospettive che la modernità dovrebbe offrire. Il viaggio narrato nello sketch di Coddington C. Jackson “Severe Time on the Mississippi” (1851) è ad esempio costellato da una lunga serie di incidenti. Nel giorno successivo alla partenza, un’imbarcazione che viaggia a poche miglia di distanza viene colpita da un *sawyer* che attraversa i tre ponti del battello finendo la sua corsa davanti alla cabina del pilota, “like a third chimney”.⁵² Dopo aver accolto a bordo i passeggeri dell’imbarcazione affondata, il battello riprende il suo viaggio, ma è costretto a una nuova sosta due giorni dopo quando viene colpito da uno *snag* che distrugge parte del ponte di coperta. L’imbarcazione riesce comunque a proseguire la sua marcia lungo il Mississippi fino alla confluenza con l’Ohio ma, subito dopo aver superato Cairo, la navigazione viene di nuovo interrotta, questa volta per un incaglio su un banco di sabbia. Dopo un’ulteriore sosta di tre giorni e altri tredici di navigazione il battello raggiunge St. Louis. Provato dall’esperienza, il narratore conclude: “I turned towards ‘Old Gotham’, and I am inclined to think that I got enough on the ‘Big Muddy’ to last me as long as I am”.⁵³

⁵⁰ Joseph M. Field, “Stopping to ‘Wood’”, *Daily Reveille* (14 settembre 1845), in Field, *The Drama in Pokerville*, 176.

⁵¹ *Ivi*, 173.

⁵² Coddington C. Jackson, “Severe Time on the Mississippi”, *Spirit of the Times* (14 giugno 1851), in McDermott, a cura di, *Before Mark Twain*, 167.

⁵³ *Ivi*, 169.

Anche sull'Ohio le difficili condizioni di navigazione, la scarsa preparazione dell'equipaggio e degli ufficiali, e la precarietà della tecnologia a disposizione trasformano i viaggi in penose esperienze. Nell'anonimo "A Pleasure Voyage from Steubenville to Pittsburgh", pubblicato sulle pagine dell'*Olden Time* nell'agosto del 1847, i passeggeri del battello su cui viaggia il narratore devono far fronte alla rottura della pompa del motore, all'esaurimento del combustibile, all'incaglio su una secca e al malfunzionamento della cucina di bordo. Il viaggio mette a dura prova la pazienza dei viaggiatori, ma anche l'integrità della stessa imbarcazione che, come ricorda il narratore nell'epilogo della storia, "was found to be so much injured on her passage up that it required some eight or ten days to repair her".⁵⁴

Diversamente da quanto avviene nelle memorie autobiografiche dei passeggeri del tempo, i pericolosi incidenti e gli interminabili ritardi di questi sketch sono narrati come se fossero fastidiosi ma innocui contrattempi. Anche quando il tono del racconto non è apertamente comico, l'inverosimile sequenza degli imprevisti permette al lettore di comprendere la natura fittizia della storia e quindi di raggiungere quella "anesthésie momentanée du cœur"⁵⁵ necessaria alla comicità. Fedele alla tradizione del *tall tale*, l'umorismo di questi sketch è nascosto dietro la maschera della narrazione autobiografica che, tuttavia, viene progressivamente incrinata dalle prolungate e poco plausibili serie di disavventure. Utilizzando la tecnica del "bragging in reverse",⁵⁶ queste storie esaltano il carattere intrepido della gente di frontiera, moltiplicando ed ingigantendo le difficoltà che quotidianamente è costretta ad affrontare. Invece di lodare se stessi come avrebbe fatto Mike Fink, dunque, gli abitanti dell'Ovest preferiscono a volte esagerare gli aspetti negativi della realtà che li circonda.⁵⁷

Se la navigazione è spesso descritta dagli umoristi della frontiera come una lunga sequela di incagli, collisioni e avarie, il trattamento offerto ai passeggeri non

⁵⁴ "A Pleasure Voyage from Steubenville to Pittsburgh", *The Olden Time* 2.8 (agosto 1847), in Botkin, a cura di, *A Treasury of Mississippi River Folklore*, 328.

⁵⁵ Henri Bergson, *Le rire : essai sur la signification du comique* (Paris: Alcan, 1900), 6.

⁵⁶ Boatright, *Folk Laughter*, 85.

⁵⁷ La tecnica del *bragging in reverse* è per Mody C. Boatright particolarmente diffusa in Texas, ma è più in generale "typical of frontier mentality" (*Folk Laughter*, 85). L'esempio citato da Boatright, apparso per la prima volta sull'*Alexandra Gazette* nel 1860, presenta una curiosa commistione di elementi positivi e negativi tra cui compaiono anche le caratteristiche dei fiumi e dei battelli a vapore: "This is a glorious country! It has longer rivers, and more of them, and they are muddier, and deeper, and run faster, and make more noise, rise higher, fall lower, and do more damage, than any body else's rivers. [...] Our steamboats carry bigger loads, are

contribuisce a rendere più piacevole l'esperienza di viaggio. In "Of the Deference Due to Steamboat Waiters" (1845) e nella poesia "Steamboat Miseries. After the Manner of Byron" (1847), Joseph M. Field mette alla berlina il *cliché* del battello a vapore come reggia galleggiante, ma anche quegli ingenui passeggeri che sono convinti di trovare cortesia e comfort a bordo delle imbarcazioni. Assumendo la posa compassata del viaggiatore esperto, il narratore dello sketch presenta i modi rozzi e sbrigativi del personale come una caratteristica intrinseca del battello. Ogni momento della vita di bordo è infatti gestito da dipendenti maldestri e maleducati che non si curano affatto delle esigenze dei passeggeri. Qualsiasi rimostranza, oltre che inutile, può rivelarsi controproducente e indispettire i suscettibili camerieri, ma è soprattutto segno di una colpevole inesperienza. L'unico atteggiamento auspicabile di fronte alle disavventure di bordo è per il narratore "the deferential endurance of them".⁵⁸ Meno accomodante del suo alter ego narrativo, l'io poetico di "Steamboat Miseries" si lancia in un'accorata geremiade che racconta le disavventure patite durante il viaggio. La scarsa varietà del cibo, le porzioni esigue e la mancanza di asciugamani puliti nel bagno lo indispettiscono infatti fino a fargli rimpiangere le più rudimentali imbarcazioni di un tempo: "And if there be canoe, or 'keel', or flat-boat—/ D— —e if e'er I am caught again on *that* boat".⁵⁹

Oltre a dileggiare le troppo entusiastiche adesioni al culto del battello, questi sketch contengono evidenti richiami intertestuali di natura parodica ai resoconti di viaggio dei passeggeri stranieri e ai loro spesso sprezzanti commenti sulle imbarcazioni dell'Ovest. Ad essere oggetto dell'umorismo è infatti la maschera stessa del *gentleman*, sia quando stoicamente sopporta le proibitive condizioni di viaggio, sia quando si lascia andare a vibranti proteste. L'allusione diventa riferimento diretto in "Steamboat Miseries", dove Field cita Charles Dickens e la sua esperienza di viaggio lungo l'Ohio e il Mississippi:

longer and broader, and burst their boilers oftener, and the captains swear harder, than steamboat captains in any other country" (*ivi*, 85-86).

⁵⁸ Joseph M. Field, "Of the Deference Due to Steamboat Waiters", *Daily Reveille* (31 agosto 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 92. Il comportamento del personale di bordo risulta comico anche perché direttamente contrapposto alle maniere raffinate e al linguaggio formale e ampolloso del narratore. Un ulteriore elemento umoristico è rappresentato dalle iniziali dichiarazioni del narratore che, con chiara inversione ironica, affermano il contrario di quanto emerge dal testo: "I wish, in quiet wise, to give unto type, as the result of much observation, the grave reflections consequent thereon; and my manner shall be as unadorned as my matter is sweet and gracious" (*ivi*, 89).

⁵⁹ Joseph M. Field, "Steamboat Miseries. After the Manner of Byron", *The Drama in Pokerville*, 196.

And morn awoke upon a fairer stream;
 When, lo! nor basin, napkin, till I sought
 A closet on the “guard” to come in *ninth*
 For the tin bowl, to wipe with a wet towel,
 And think more charitably, far, of Boz!⁶⁰

Negli anni trenta e quaranta, le memorie dei passeggeri dei battelli e gli sketch degli umoristi della frontiera, insieme alle notizie di cronaca pubblicate dalla stampa periodica, contribuiscono ad affermare lo statuto mitico del viaggio sui fiumi dell'Ovest. Sebbene queste narrazioni appartengano a generi differenti e rappresentino l'esperienza del battello a vapore in modi spesso antagonisti, esse condividono un significativo bagaglio di personaggi e motivi comuni. Nello sketch “Fast on a Bar” (1845), Joseph M. Field mostra di aver compreso la crescente importanza che i battelli a vapore e il viaggio di fiume rivestono nell'immaginario nazionale:

Every body is “acquainted with the West”, now-a-days, and the high-heeled, moustached “collector” of New York and Philadelphia, with the moustached, high-heeled tourist from *Cockaigne*, no longer express surprise that “roasted larks” do not “fly down their throats”! They have learned to drink Mississippi water; to understand “river talk”; to recognize a “good location”; snags, boilers and bowie knives, have lost their terrors, while “sticking on a bar” is almost a matter of amusement—when it's all *over*!⁶¹

Protagonisti insieme ai capitani di questa epopea comica, i piloti rappresentano il legame più forte del battello con il fiume e il suo ingannevole corso. “We contemplate with feelings almost of awe”, scrive nel 1854 un anonimo giornalista dell'*Evansville Daily Journal* nel 1854, “that little speck of humanity perched high above the riches of life and property below [...]. The immense responsibilities placed in their [the pilots'] hands demand a character commensurate to the position. Their lives are devoted to the river”.⁶² Nell'epoca d'oro della navigazione a vapore, la figura del pilota gode del rispetto e del prestigio concessi ai membri più illustri della comunità. Anche se la gerarchia di bordo assegna al capitano la palma del comando, per il giovane Mark Twain e per la società di fiume, quella del pilota

⁶⁰ *Ivi*, 195.

⁶¹ Joseph M. Field, “Fast on a Bar”, *Daily Reveille* (7 settembre 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 86.

⁶² “Our River Pilots”, *Evansville Daily Journal* (19 ottobre 1854): 2.

“was the grandest position of all”.⁶³ Affiancato da un collega quando il battello viaggia di notte, il pilota è infatti l’unico responsabile della navigazione e nell’esercizio delle sue mansioni non deve sottostare neppure all’autorità del capitano.⁶⁴ Nei primi anni della navigazione a vapore, molti piloti sono scelti tra i battellieri più esperti, già preparati ad affrontare le insidie dei corsi d’acqua. Solo in seguito vengono selezionati tra gli apprendisti (*cub pilots*) che hanno effettuato il necessario e lungo tirocinio sotto la supervisione di piloti in servizio.⁶⁵ La professione richiede un’approfondita e sempre aggiornata conoscenza dei fiumi su cui viaggiano, di solito frutto di esperienza diretta e del passaparola con i colleghi.⁶⁶ Malgrado le numerose edizioni che si susseguono negli anni, gli studi governativi e i manuali di navigazione come *The Navigator* (1801-1824), redatto da Zadok Cramer, e *The Western Pilot* (1822-1854) di Samuel Cumings risultano presto obsoleti a causa dell’instabile morfologia dei corsi dei fiumi, spesso soggetti a repentini cambiamenti provocati dalla corrente impetuosa e dalle alluvioni.⁶⁷ Per questa ragione, i piloti tendono a specializzarsi nella navigazione di una particolare via d’acqua o, nel caso di fiumi più lunghi, solo di un tratto del suo corso.⁶⁸

Le difficoltà della navigazione fluviale aumentano durante la notte e in condizioni di visibilità ridotta. “Navigation at night”, osserva Michael Gillespie “required attributes that bordered on a sixth sense”.⁶⁹ Fino alla seconda metà degli anni settanta, infatti, i battelli in viaggio lungo i fiumi dell’Ovest non possono fare affidamento su fari e luci segnaletiche, né su boe che circoscrivano i tratti poco profondi.⁷⁰ L’oscurità e la mutevole conformazione delle sponde privano spesso i

⁶³ Twain, *Mississippi Writings*, 256.

⁶⁴ Hunter, *Steamboats*, 240; Kotar e Gessler, *The Steamboat Era*, 155.

⁶⁵ Hunter, *Steamboats*, 243-44. Ad esempio, l’apprendistato di Mark Twain lungo il Mississippi dura “two or two and a half years” (*Mississippi Writings*, 344), dal 1857 al 1859. Durante questo periodo, Twain è imbarcato su battelli diversi e sotto la supervisione di molti piloti (*ibidem*). Per una ricostruzione della carriera di Twain come pilota di battelli, si rimanda al breve articolo di Dudley R. Hutcherson “Mark Twain as a Pilot”, *American Literature* 12.3 (1940): 353-55, e al successivo saggio di Edgar M. Branch, “Mark Twain: The Pilot and the Writer”, *Mark Twain Journal* 23.2 (1985): 28-43. I due studiosi raccolgono e analizzano le testimonianze di Horace Bixby e di altri piloti.

⁶⁶ Hunter, *Steamboats*, 247.

⁶⁷ Gillespie, *Come Hell*, 88; Hunter, *Steamboats*, 245-46. Per una breve sintesi della storia dei due manuali si rimanda alla nota 4 di pagina 33.

⁶⁸ Hunter, *Steamboats*, 243.

⁶⁹ Gillespie, *Come Hell*, 85.

⁷⁰ Hunter, *Steamboats*, 247-48. Descrivendo le insidie incontrate sul Grande Fiume alla fine degli anni cinquanta e all’inizio degli anni sessanta, Mark Twain scrive in *Life on the Mississippi*: “[These] obstructions must be confronted in all nights and all weathers without the aid of a

piloti dei punti di riferimento necessari ad individuare la posizione dei vari approdi.⁷¹ In Louisiana, inoltre, la nebbia e il denso fumo bianco prodotto dalla combustione dei residui della canna da zucchero ricoprono il Mississippi di una cortina impenetrabile. I piloti hanno così serie difficoltà a distinguere il corso del fiume dalle piantagioni circostanti, soprattutto quando il Mississippi è in piena. Sono quindi piuttosto frequenti i casi di imbarcazioni che si inoltrano nelle acque che ricoprono la terra ferma e finiscono in secca anche ad un miglio di distanza dalle rive.⁷²

I giornali locali dedicano tuttavia sempre maggiore spazio alle notizie sulle condizioni dei fiumi dell'Ovest e, a partire dagli anni cinquanta, l'introduzione del telegrafo permette alla stampa periodica di pubblicare informazioni aggiornate anche su corsi d'acqua molto distanti.⁷³ La prosa anodina dei bollettini dei piloti e la presunzione di alcuni colleghi sono irrisi da Mark Twain in "River Intelligence" (1859) e "Pilot's Memoranda" (1860), due sketch che risalgono al periodo immediatamente successivo all'inizio della sua carriera come pilota di battelli a vapore. Nel primo testo, Twain dà voce al sergente Fathom, da anni in servizio lungo il Mississippi.⁷⁴ Nel corso dello sketch il pilota commenta lo stato del fiume con bislacche osservazioni, che risultano ancora più umoristiche alla luce della millantata esperienza. Il pilota prevede ad esempio che le piene del Mississippi saranno in futuro meno distruttive perché il Grande Fiume "finally [...] will cease to rise at all".⁷⁵ In seguito, attribuendosi la scoperta del Mississippi, Fathom falsifica platealmente il dato storico, e coglie l'occasione per raccontare due episodi inverosimili: "When me and De Soto discovered the Mississippi I could stand at Bolivar Landing (several miles above 'Roaring Waters Bar') and pitch a biscuit to

single light-house or a single buoy; for there is neither light nor buoy to be found anywhere in all this three or four thousand miles of villainous river" (*Mississippi Writings*, 286).

⁷¹ Hochheimer, "Il padre dei fiumi", 25; Hunter, *Steamboats*, 229, 246.

⁷² Hochheimer, "Il padre dei fiumi", 27. Si rimanda anche al passo di *Life on the Mississippi* in cui Twain descrive gli effetti della combustione degli scarti della canna da zucchero sulla navigazione: "The plantations themselves are transformed by the smoke, and look like a part of the sea. All through your watch you are tortured with the exquisite misery of uncertainty. You hope you are keeping in the river, but you do not know" (*Mississippi Writings*, 295).

⁷³ Hunter, *Steamboats*, 246.

⁷⁴ In *Life on the Mississippi*, lo stesso Twain individua nel Capitano Isaiah Sellers e nei suoi bollettini i bersagli della parodia: "It so chanced that one of these paragraphs became the text for my first newspaper article. I burlesqued it broadly, very broadly, stringing my fantastics out to the extent of eight hundred or a thousand words" (*Mississippi Writings*, 519). Contrariamente a quanto afferma Twain, altri suoi brevi sketch erano già apparsi sui periodici dell'Ovest.

⁷⁵ Mark Twain, "River Intelligence", *Crescent* (17 maggio 1859), in Twain, *Collected Tales*, 12.

the main shore on the other side, and in low water we waded across at Donaldsonville”.⁷⁶ Come osserva Henry B. Wonham, lo sketch possiede le caratteristiche di un “hybrid blend of satire and tall tale”,⁷⁷ in cui il modello oggetto di parodia viene a tratti accantonato per dare espressione all’inventiva comicamente iperbolica tipica del racconto umoristico dell’Ovest.

Il successivo “Pilot’s Memoranda” è invece più conforme alle convenzioni della parodia, il cui bersaglio è dichiarato fin dal titolo. Nel bollettino, Twain deride la prosa dei suoi colleghi, amplificandone i tratti stilistici e i motivi ricorrenti. I lunghi elenchi delle località di fiume incontrate durante il viaggio e l’orgogliosa rivendicazione dei sorpassi effettuati, resi attraverso un linguaggio semplice e ripetitivo, sono mantenuti da Twain, ma vengono ravvivati da una comica onomastica: “23d—[...] passed the Tommy-whack at Dead Mare, and the Yahoo at the Cotton Gin. 24th—[...] passed the Skylight and the Twilight and the Daylight at Mud Bar”.⁷⁸ La ripresa dello stile stringato e privo di coinvolgimento dei bollettini offre a Twain la possibilità di indossare una maschera affine a quella del narratore di un *tall tale* che racconta storie incredibili ed esilaranti senza mostrare alcuna emozione: “Found the Tycoon aground at Boomerang; they were lighting her off by removing her cargo, consisting of railroad iron, from the main deck to the hurricane deck”.⁷⁹ Il singolare nome della località di fiume ideato da Twain trova la sua umoristica spiegazione nella descrizione delle manovre che l’equipaggio intraprende per disincagliare il battello. Invece di sbarcare il carico per alleggerire l’imbarcazione, il personale lo trasporta dal ponte inferiore a quello superiore, creando le allarmanti premesse per un ribaltamento, e quindi per un effetto simile a quello del boomerang.

Pur raffigurando spesso i piloti come personaggi strampalati o presuntuosi, gli sketch degli umoristi della frontiera contribuiscono ad affermare la loro statura leggendaria nella società dell’Ovest. In “Who’s at the Wheel?” (1846) di Solomon Franklin Smith, ad esempio, l’eclettico narratore stila un bilancio della sua estemporanea esperienza come pilota lungo il Mississippi:

⁷⁶ *Ivi*, 13.

⁷⁷ Henry B. Wonham, *Mark Twain and the Art of the Tall Tale* (New York: Oxford UP, 1993), 60.

⁷⁸ Mark Twain, “Pilot’s Memoranda”, *Missouri Republican* (3 agosto 1860), in *Early Tales & Sketches, vol. 1: 1851-1864*, a cura di Edgar Marquess Branch e Robert H. Hirst (Berkeley: U of California P, 1979), 144.

⁷⁹ *Ibidem*.

In my character of doctor, I had had some difficult duties to perform; as an actor and manager, my path had not always been strewn with roses; as a preacher, I had perspired “a few”; and as a lawyer, some *hard cases* had come under my superintendence; but this PILOTING was by far the most difficult job I had ever undertaken!⁸⁰

La dura realtà che i piloti devono affrontare sui fiumi dell'Ovest è raccontata umoristicamente in “Engineering vs. Piloting” (1845). Smentendo l'opinione diffusa tra i macchinisti, l'anonimo narratore dello sketch afferma che la cabina di pilotaggio non è sempre “full of ladies, who are conversing with the pilot, *he having little else to do but answer them*”.⁸¹ Nelle notti di navigazione, soprattutto quelle “as dark as a stack of black cats”,⁸² il pilota si trova a lavorare da solo, alla guida di un'imbarcazione che procede lungo il fiume “like a short dog in tall grass”.⁸³ Neppure le sporadiche apparizioni del capitano e del suo vice riescono ad aiutare il pilota nelle situazioni più drammatiche. Il laconico capitano dello sketch si limita infatti ad osservare “it's *rayther* dark”,⁸⁴ mentre l'assonnato secondo “comes up, prying his eyes open, and asks if *you* can see ‘something’; says he *can't*”.⁸⁵ Incagli e collisioni si susseguono con comica regolarità e, come se non fosse già abbastanza, il viaggio è funestato da un violento acquazzone. L'acqua rende i cavi collegati al timone sempre più duri e, mentre lo sforzo per dirigere il battello diventa una vera prova di forza, l'eshausto pilota sente un macchinista fischiettare allegramente “The Boatman's Dance”.

La fama dei piloti non è tuttavia legata solo alla loro abilità nell'evitare secche, *snags* e tronchi alla deriva. Molti di loro sono infatti apprezzati *storyteller* che intrattengono i passeggeri del battello con avvincenti aneddoti della vita di fiume.⁸⁶

⁸⁰ S.F. Smith, “Who's at the Wheel?”, 113.

⁸¹ “Engineering vs. Piloting”, *Spirit of the Times* (31 maggio 1845): 153.

⁸² *Ibidem*.

⁸³ *Ibidem*.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁶ La propensione dei piloti per lo *storytelling*, non esclusivamente umoristico, emerge anche in “The Pilot's Story”, poesia di William Dean Howells pubblicata sull'*Atlantic Monthly* nel 1860. Il testo racconta il suicidio a bordo di un battello di una donna mulatta, venduta dal compagno per pagare un debito di gioco. Come spesso avviene negli sketch degli umoristi della frontiera, la poesia di Howells inizia nella cabina di pilotaggio e attribuisce al pilota il ruolo di testimone-narratore degli eventi. Si veda a questo proposito l'incipit del testo che rappresenta la cornice di enunciazione del racconto: “It was a story the pilot told, with his back to his hearers,— / Keeping his hand on the wheel and his eye on the globe of the jack-staff, / Holding the boat

L'anonimo pilota di "The 'Three Sixes'" (1845), sketch di Matthew C. Field, racconta ai suoi attoniti ascoltatori uno strano sogno fatto tempo prima a bordo di un battello. Assumendo una posa grave e compassata, il narratore introduce fin dall'incipit del suo racconto gli elementi tipici della storia gotica: "It was a chill, drizzly night, I remember, and the fog was so thick that about two o'clock in the morning we had to lay to".⁸⁷ Addormentatosi dopo aver giocato a dadi con un altro ufficiale, il pilota sogna di trovarsi in una taverna, morto e disteso in una bara, oggetto degli opposti disegni di un angelo e di un "diabolical-looking rascal",⁸⁸ entrambi pronti a contendersi la sua anima. La sfida, inizialmente combattuta con spinte e strattoni, viene infine decisa a colpi di dadi. I lanci del diavolo sembrano non lasciare speranze al pilota. Per tre volte consecutive, infatti, egli mette a segno il punteggio massimo. Anche l'angelo ottiene con i primi due tiri i "tre sei" cui allude il titolo dello sketch. Sperando in un pareggio, il narratore racconta la sua apprensione nei momenti che precedono il lancio decisivo: "With perdition on one side, and never ending bliss on the other it is needless for me to say that those few seconds were an age".⁸⁹ Con grande sorpresa e sollievo del pilota, ma anche dei suoi ascoltatori, il comico epilogo della storia scioglie il climax creato dal narratore, virando verso l'esagerazione prodigiosa e inverosimile del *tall tale*. I dadi lanciati dall'angelo terminano infatti la loro corsa mostrando all'incredulo pilota "two sixes and a SEVEN".⁹⁰

Prima di Horace Bixby e Isaiah Sellers, resi celebri da *Life on the Mississippi* (1883), Elijah "Lige" Shaddock (o Shattuck) diventa il pilota più famoso dell'Ovest grazie agli sketch umoristici della frontiera. In "Lige Shattuck's Reminiscence of Mike Fink" (1848), il leggendario pilota si fa beffe della credulità di un viaggiatore dell'Est, inventando un implausibile aneddoto su Mike Fink.⁹¹ Sebbene siano

to the shore and out of the sweep of the current, / Lightly turning aside for the heavy logs of the drift-wood, / Widely shunning the snags that made us sardonic obeisance" (323). Howells era del resto nato a Martins Ferry, una cittadina lungo l'Ohio.

⁸⁷ Matthew C. Field, "The 'Three Sixes': A Pilot's Dream", *Daily Reveille* (9 ottobre 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 104.

⁸⁸ *Ibidem*.

⁸⁹ *Ivi*, 106.

⁹⁰ *Ibidem*. In "Ghost Life on the Mississippi", sketch giovanile di impianto gotico di Mark Twain, scritto nel 1861 e pubblicato postumo nel 1948, la narrazione del pilota inizia lontano dal battello, ma ha comunque per oggetto avventure di fiume. La vicenda, narrata in terza persona, prende avvio dal racconto sul letto di morte del pilota Joseph Millard, testimone anni prima della prodigiosa apparizione sul suo battello del fantasma di un altro pilota, scomparso mentre viaggiava sulla stessa imbarcazione proprio in quel tratto del Mississippi.

⁹¹ Per un'analisi dello sketch si veda *supra*, 50.

accomunati dal ricorso all'iperbole, l'umorismo del re dei battellieri e quello del pilota differiscono per la forma di enunciazione. Indossando la maschera seria e compunta tipica del *deadpan humor*, Shaddock prende implicitamente le distanze dai comici assalti verbali che contraddistinguono Fink e il suo umorismo autocelebrativo. Non sono tuttavia solo gli ingenui viaggiatori dell'Est a capitolare di fronte alla maschera impassibile di Shaddock. In "The Way 'Lige' Shaddock 'Scared Up a Jack'" (1845), ambientato su un battello in viaggio lungo il Mississippi, il pilota sfida un baro al tavolo da gioco. Ignaro della bravura di Shaddock, il baro crede di avere vita facile, ma deve presto ricredersi. Ripetutamente sconfitto, propone a Shaddock di scommettere cinquanta dollari sulla propria abilità di pescare un jack dal mazzo di carte. Il pilota inizialmente declina, ma dopo qualche mano di *old sledge*, in cui puntualmente sconfigge il rivale, cambia idea e si dichiara disposto ad accettare la sfida. Solo allora il lettore scopre il raggiro del baro: "The gambler took the whole pack and threw them on the table *face up!*".⁹² Apparentemente contrariato per l'inganno subito, Shaddock esclama: "*If there is a Jack in THAT pack, I'll be d—d!*".⁹³ La ricerca si rivela vana anche a carte scoperte e sancisce il trionfo del pilota, che aveva sottratto tutti i jack del mazzo nel corso delle partite precedenti.

Non tutti i piloti degli sketch della frontiera sono rappresentati come eroi. In alcuni testi è infatti proprio il loro comportamento a costituire l'ennesco comico della narrazione.⁹⁴ L'anziano pilota protagonista di "Wading Pilot" (1845), ad esempio, riesce a superare le insidie della navigazione sull'Arkansas con incredibile maestria. Come se fosse dotato di poteri soprannaturali, il pilota evita un banco di roccia dove lo sbigottito narratore "could see nothing"⁹⁵ e si mostra perfettamente a suo agio quando la profondità del fiume non supera "a bare sprinkling".⁹⁶ Quando tuttavia l'imbarcazione raggiunge un tratto più profondo, il pilota impartisce l'inspiegabile ordine di dirigere il battello verso la riva. Capovolgendo la prassi consueta che vede i piloti in difficoltà se il fondale è basso e dunque il

⁹² "The Way 'Lige' Shaddock 'Scared Up a Jack'", *Spirit of the Times* (1° marzo 1845), in Porter, a cura di, *The Big Bear of Arkansas*, 176.

⁹³ *Ivi*, 177.

⁹⁴ Si veda a questo proposito l'aneddoto del pilota sonnambulo raccontato da Mark Twain in *Life on the Mississippi* (*Mississippi Writings*, 295-98).

⁹⁵ "Wading Pilot", *Daily Picayune* (16 settembre 1845), in Botkin, a cura di, *A Treasury of Mississippi River Folklore*, 347.

⁹⁶ *Ibidem*.

rischio di incagliarsi maggiore, il pilota dello sketch, abituato ad un alveo poco profondo, sospende la navigazione “at a greater depth than ‘by the deep thigh’”.⁹⁷

Il gusto per il paradosso cede il posto alla satira dell’arroganza in “Taking a Lick Back” (1842). Il pilota dello sketch decide di partire di buon mattino da Hamburg, in Illinois, sebbene il Mississippi sia ancora avvolto da una fitta nebbia. Mollati gli ormeggi, il battello procede sul Grande Fiume “rolling the fog from either side like a gigantic plough in a field of snow”.⁹⁸ Dopo due ore di navigazione, la luce del giorno comincia a diradare la nebbia e i passeggeri scorgono un centro abitato a poca distanza. L’avvistamento è fonte di sorpresa perché lo scalo successivo è atteso solo dopo diverse ore di viaggio. La comunicazione del pilota chiarisce il mistero e rappresenta l’umoristica *punch line* dello sketch: “They were back again at Hamburg! And there they were sure enough”.⁹⁹

La nebbia è uno dei *topoi* ricorrenti nelle storie che hanno come protagonisti i piloti. Non diversamente dai capitani che credono di essere i signori incontrastati del battello, gli sketch degli umoristi della frontiera spesso irridono l’arroganza dei piloti presuntuosi. È proprio grazie alla nebbia che il secondo pilota del battello *Uncle Sam* riesce ad avere la meglio sul collega, suo acerrimo rivale nella contesa per il titolo di migliore pilota del Mississippi. Nell’aneddoto raccontato da Philip Paxton in *A Stray Yankee in Texas* (1853), il vanaglorioso primo pilota dichiara di essere “able to steer any boat in any fog”,¹⁰⁰ ma dopo una notte di navigazione deve arrendersi alla burla che gli ha teso il suo secondo. L’imbarcazione è rimasta infatti ormeggiata a riva tutta la notte e quando al mattino il pilota se ne accorge è ormai troppo tardi. La sua reputazione è ormai compromessa e da allora “neither the *Uncle Sam* nor the Mississippi River knew him more”.¹⁰¹

La satira degli umoristi della frontiera non colpisce tuttavia solo l’arroganza di coloro che mostrano un’eccessiva fiducia in se stessi di fronte alle insidie dei fiumi. Altrettanto di frequente i loro sketch si fanno beffe dell’ingenuità di chi dimentica l’astuzia degli abitanti della frontiera e la loro propensione al raggio. Sebbene l’ingenuo cittadino dell’Est o il viaggiatore inesperto siano le vittime più comuni, anche il capitano di un battello a vapore – colui quindi che meglio dovrebbe conoscere le insidie del corso d’acqua e quelle della sua gente – può

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ “Taking a Lick Back”, *Daily Picayune* (2 giugno 1842): 1.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ Paxton, *A Stray Yankee*, 409.

¹⁰¹ *Ivi*, 411.

capitolare di fronte a più scaltri personaggi. Nello sketch anonimo “It’s All Right, Captain”, pubblicato sullo *Spirit of the Times* nel 1853, un imponente uomo del Kentucky sale a bordo di un’imbarcazione che risale il Mississippi, addormentandosi poco dopo la partenza e riuscendo così ad evitare il commissario di bordo nelle prime ore di viaggio. Quando questi si accorge del viaggiatore ancora senza biglietto e lo avvicina per conoscere la sua destinazione, l’uomo del Kentucky sembra non capire l’insistenza delle domande e rassicura gentilmente il commissario con un laconico “It’s all right, Mr. Clerk”.¹⁰² Il capitano non ha miglior fortuna nel carpire informazioni dal misterioso viaggiatore, che non appare minimamente turbato dalla minaccia di essere fatto scendere dall’imbarcazione e più volte ripete il suo leitmotiv: “It’s all right”.¹⁰³ Il capitano decide infine di attuare il suo proposito di far sbarcare il passeggero, che si allontana dal battello indicando una casa sull’argine: “It’s *all* right, Captain, that’s my home. It’s *all right*”.¹⁰⁴

In parte affrancati dalle pretese di rispettabilità dei centri abitati, i battelli a vapore dell’Ovest diventano nell’immaginario americano del tempo il luogo d’elezione per un’umanità che vive di espedienti. “In the fragile social cohesion and unstable institutional life of the Old Southwest”, osserva James H. Justus, “almost everybody harbored swindling potential”.¹⁰⁵ Il celebre motto di Simon Suggs, protagonista dell’omonimo ciclo di Johnson Jones Hooper, recita infatti: “IT IS GOOD TO BE SHIFTY IN A NEW COUNTRY”,¹⁰⁶ dove l’aggettivo “shifty” denota non solo le capacità di adattamento auspicabili in un contesto sociale e istituzionale in via di definizione, ma soprattutto la necessità di un’identità fluida, sfuggente, non vincolata da rigide norme morali, e dunque aperta alla dissimulazione e all’inganno. Figure centrali nella letteratura umoristica dell’Ovest, bari, impostori e imbrogliatori rappresentano il simbolo della proteiforme identità della frontiera e dei suoi fiumi, la comica premessa che precede la comparsa del *confidence man* melvilliano.

¹⁰² “It’s All Right, Captain!”, *Spirit of the Times* (9 luglio 1853), in Anderson, a cura di, *With the Bark On*, 40.

¹⁰³ *Ivi*, 40-41.

¹⁰⁴ *Ivi*, 41.

¹⁰⁵ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 156.

¹⁰⁶ Johnson Jones Hooper, *Adventures of Captain Simon Suggs, Late of the Tallapoosa Volunteers; together with “Taking the Census” and Other Alabama Sketches* (1858; Tuscaloosa: U of Alabama P, 1993), 12.

IV

FIUMI DI INGANNI

One great blemish on the popular mind of America and the prolific parent of an innumerable brood of evils, is Universal Distrust.

Charles Dickens, *American Notes for General Circulation*

Society is kept together on a principle of universal distrust. [...] It is a great mistake to suppose that confidence keeps society together: it is the very thing that keeps men apart. Nothing so harmonizes a community as a modest and well-grounded diffidence in each other's integrity.

Joseph Glover Baldwin, "California Flush Times"

Il progressivo popolamento della valle del Mississippi e la nascita di sempre più numerosi insediamenti a ovest del Grande Fiume contribuiscono a cambiare gradualmente il referente spaziale dei termini "Ovest" e "Frontiera". Come osserva Bruno Cartosio, nella storia americana l'Ovest indica dapprima "le terre fino agli Appalachi-Allegheny; poi, via via, quelle oltre i monti e fino al Mississippi, le Praterie oltre il Grande fiume, le Grandi Pianure aride fino alle Montagne Rocciose e infine l'Estremo Ovest dalle Montagne Rocciose al Pacifico".¹ L'instabilità delle definizioni spaziali e la loro suggestiva indeterminatezza non sfuggono a un anonimo recensore che, già nel 1835, coglie dalle pagine dell'*American Quarterly Review* l'opacità della parola "Ovest". Sottolineando il diverso valore che questa assume in base all'orizzonte storico di riferimento e in rapporto al contesto geografico di appartenenza, egli si trova infatti a concludere – non senza notare il paradosso – che il sintagma "The West' [...] points to no locality":

The mind of a citizen of Philadelphia referring to the West, does not now reach beyond the Mississippi. When an inhabitant of Ohio speaks of the West, he means beyond that river; and when one of

¹ Cartosio, *Verso ovest*, 9.

Missouri talks of this still receding land, he fixes himself, as he geographically is, in the centre of the Union, and locates the West far beyond his Pawnee or Comanche neighbors, along the distant peaks that give rise to the Oregon and Missouri.²

Nella percezione dei viaggiatori americani e stranieri, il concetto di Ovest è del resto spesso legato a una dimensione dinamica, quella dell'espansione e del popolamento, che procede secondo la direttrice indicata dal punto cardinale. In *Travels in North America* (1845), il geologo scozzese Charles Lyell osserva ad esempio che “the boundary of new settlers in the west is removed farther and farther, beyond the Mississippi and the Missouri”.³ L'idea stessa di frontiera è dunque legata a un'area geografica dai contorni fluidi e permeabili, soprattutto in un decennio, quello degli anni quaranta, in cui le acquisizioni del Texas, annesso nel 1845, e della California, occupata nel 1846 e formalmente ottenuta dopo la guerra con il Messico con il trattato di Guadalupe Hidalgo (1848), spostano il baricentro della nazione ancora più a ovest.⁴ La conquista di nuovi spazi trova proprio nel 1845 la sua giustificazione teorica di futuro inevitabile nella celebre espressione coniata dal giornalista newyorkese John L. O'Sullivan. Nella retorica del partito democratico e dei periodici che come il *Democratic Review* di O'Sullivan ne sostengono le politiche espansionistiche, il “Manifest Destiny” degli Stati Uniti è ricondotto alla missione civilizzatrice assegnata agli Stati Uniti dalla Provvidenza, e dunque ad un “collante fondativo dell'esperienza americana”.⁵

Anche se all'inizio degli anni quaranta “the Mississippi was still considered the frontier”,⁶ nelle opere della letteratura umoristica del Sud-Ovest, la valle del

² Cit. in Fussell, *Frontier*, 3.

³ Charles Lyell, *Travels in North America; with Geological Observations on the United States, Canada, and Nova Scotia* (London: Murray, 1845), I, 154.

⁴ Cartosio, *Verso ovest*, 213. Nel 1846, inoltre, l'Oregon Treaty definisce la questione dei territori contesi da Stati Uniti e Regno Unito, stabilendo il 49° parallelo come confine. Secondo i termini dell'accordo, gli Stati Uniti acquisiscono il pieno controllo di un'area geografica che comprende gli attuali Stati di Oregon, Washington, Idaho e parti del Montana e del Wyoming. Vedi Shi e Tindall, *America*, I, 560; Massimo Sostene Zangari, “Destino manifesto”, *Americana*, 185.

⁵ Zangari, “Destino manifesto”, 186. Come ricorda infatti Sostene Massimo Zangari (*ibidem*), la formulazione del Manifest Destiny contiene impliciti riferimenti al sermone “A Model of Christian Charity”, noto come il sermone della Città sulla Collina, pronunciato da John Winthrop nel 1630, durante la traversata atlantica che avrebbe portato i puritani nel Massachusetts. Le parole di Winthrop affermano l'esistenza di un parallelismo biblico tra il popolo di Israele e la società puritana, anch'essa scelta da Dio per portare a compimento una missione salvifica per l'umanità.

⁶ Stephen E. Ambrose e Douglas G. Brinkley, *The Mississippi and the Making of a Nation. From the Louisiana Purchase to Today* (Washington: National Geographic, 2002), 169.

Grande Fiume non riveste più il ruolo di “imaginary line between American civilization and nature, or the uncreated future”.⁷ In questi sketch, il Mississippi e i corsi d’acqua dell’Ovest rappresentano piuttosto un luogo di incontro-scontro tra chi appartiene alla società civile e coloro che invece vivono ai suoi margini. L’opposizione tra pionieri e nativi, ma anche il confronto tra civiltà e *wilderness*, motivi ricorrenti nella tradizione degli almanacchi e in molte storie del ciclo di Mike Fink, cedono il passo alla nuova realtà sociale che si afferma sulle sponde dei fiumi e trova espressione nella vita a bordo dei battelli. Il *backwoodsman* non scompare tuttavia dalla narrativa della frontiera, ma la sua identità viene messa in scena in un quadro più ampio e articolato. Poveri contadini e ricchi *planters*, commercianti e predicatori, membri rispettabili della società e impostori di ogni sorta sono tra i personaggi che più spesso vengono rappresentati in viaggio sui fiumi dell’Ovest. Quella che Richard Slotkin ha descritto con l’espressione “the backwash of the frontier”⁸ conserva tuttavia il fascino di uno spazio in larga parte estraneo o in conflitto rispetto alla coeva mitologia di progresso e civilizzazione.

Quando nel 1857 viene pubblicato il romanzo *The Confidence-Man: His Masquerade* di Herman Melville, il corso del Mississippi è ormai lontano dall’epopea dell’espansione territoriale e della vita nei nuovi insediamenti, eppure il Grande Fiume è nelle parole del narratore il simbolo del “dashing and all-fusing spirit of the West”.⁹ Il *Fidèle* e i suoi *confidence men* – come del resto i battelli a vapore popolati da bari, impostori e imbroglioni degli sketch degli umoristi della frontiera del decennio precedente – rappresentano infatti una sorta di frontiera interna alla nazione, uno spazio in cui i principi di sincerità, fiducia e cooperazione su cui dovrebbe basarsi la vita sociale sono apertamente traditi in nome dell’interesse personale. Il viaggio di fiume diventa dunque in questi testi l’occasione per una satira tagliente della visione ottimistica che il discorso politico e le altre rappresentazioni letterarie forniscono dell’Ovest e degli Stati Uniti, ma anche una severa critica di quanti ciecamente si affidano alle lusinghe della retorica del progresso.

⁷ Fussell, *Frontier*, 17.

⁸ Richard Slotkin, *The Fatal Environment: The Myth of the Frontier in the Age of Industrialization, 1800-1890* (1985; Norman: U of Oklahoma P, 1998), 127.

⁹ Herman Melville, *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Harrison Hayford, Hershel Parker e G. Thomas Tanselle (Evanston: Northwestern UP and Newberry Library, 1984), 9. Le successive citazioni sono tratte da questa edizione.

1. *Panta rei*

“The west, aye”, thought John, “that mighty corn field—that region of pork and plenty—land of the migrating sucker—haven of hope, and country of adventure, I stretch out my arms towards thee, take me up like a mother, and be kind to your new child”.

John S. Robb, *Streaks of Squatter Life, and Far-West Scenes*

L’espansione nei territori al di là del Mississippi è secondo Bruno Cartosio uno dei fattori che determinano “l’impetuosa crescita produttiva e commerciale”¹ degli Stati Uniti tra i due mandati presidenziali di Andrew Jackson e la Guerra Civile.² La cosiddetta “market revolution”, completata prima della metà del secolo, porta nel Paese all’affermazione di un’economia capitalista che incoraggia “individualism and competitive pursuit of wealth”.³

In questo contesto di cambiamento e di crescita economica, la migrazione verso Ovest rappresenta per molti l’allettante prospettiva di ottenere terreni a buon mercato e migliorare le proprie condizioni di vita. Malgrado i proclami di guide e opuscoli che cercano di promuovere il popolamento dell’Ovest, la realtà che accoglie i coloni è spesso meno felice di quella che si sono lasciati alle spalle.⁴ Descritti dai sostenitori del partito democratico come individui coraggiosi e intraprendenti, stoici alfieri della civiltà disposti ad affrontare sacrifici e privazioni, i pionieri non godono tuttavia della stessa considerazione negli scritti dei viaggiatori

¹ Cartosio, *Verso ovest*, 210.

² Tra le altre condizioni citate da Cartosio si ricordano “l’eliminazione e deportazione verso ovest delle popolazioni indiane della Georgia e del resto del Sud (le cui terre potevano così essere dedicate al cotone) e, dopo il 1851, la progressiva loro chiusura nelle riserve; la costruzione di canali [...] e di nuove vie di comunicazioni stradali [...], fluviali [...] e infine ferroviarie” (211-12).

³ Charles Sellers, *The Market Revolution: Jacksonian America, 1815-1846* (New York: Oxford UP, 1991), 5.

⁴ Come osserva Cinzia Schiavini a proposito della migrazione verso gli Stati Uniti e per la colonizzazione dell’Ovest, “le Terre Promesse hanno bisogno del racconto affabulatorio, delle suggestioni e talvolta anche di qualche dettaglio allettante (vero o falso che sia, non importa) per spingere i potenziali pellegrini a raggiungerle e abitarle” (“Guide”, 310).

americani e stranieri che si spingono nell'Ovest.⁵ Per Charles Latrobe, ad esempio, le migrazioni interne sono responsabili di una nuova fase della storia americana, una "golden age of roguery and radicalism, cant, and *charlatanerie*; disunion, disloyalty, want of faith".⁶ Con evidente tono di biasimo, il viaggiatore inglese afferma: "Well might we say, Alas, for the times of chivalry!".⁷

Più misurata e conforme alla moderna posizione degli storici è l'impressione che Francis Parkman ricava dall'incontro con gli emigranti a Independence, all'inizio del suo viaggio.⁸ Accanto a "some of the vilest outcasts in the country", spinti lungo l'Oregon Trail dal "desire of shaking off restraints of law and society",⁹ Parkman trova infatti anche dei "very sober-looking countrymen".¹⁰ Sebbene non nasconda l'infondatezza di quella "insane hope of a better condition in life"¹¹ che anima l'iniziativa di molti onesti pionieri, Parkman rifiuta una lettura univoca del fenomeno delle migrazioni interne e un giudizio manicheo sulla figura del pioniere. Allo stesso modo, anche gli umoristi della frontiera presentano le comunità dell'Ovest e il microcosmo dei battelli come un assortito coacervo di individui, diversi per provenienza, estrazione sociale e per la loro adesione alle norme civili e morali. L'intento umoristico degli sketch tende tuttavia a polarizzare le diverse identità dei viaggiatori nei due tipi comici dell'astuto truffatore e della sua ingenua vittima.

⁵ Le posizioni critiche di Charles Dickens, Charles Latrobe, Donald Macdonald e Frances Trollope sono analizzate nella quarta parte del terzo capitolo. In *De la démocratie en Amérique* (Paris: Gosselin, 1835), la colonizzazione dell'Ovest è invece descritta da Alexis de Tocqueville in termini positivi, attraverso un linguaggio evocativo che sembra anticipare la successiva teorizzazione del Manifest Destiny: "Au moment où je parle, treize millions d'Européens civilisés s'étendent tranquillement dans des déserts fertiles dont eux-mêmes ne connaissent pas encore exactement les ressources ni l'étendue. Trois ou quatre mille soldats poussent devant eux la race errante des indigènes; derrière les hommes armés s'avancent des bûcherons qui percent les forêts, écartent les bêtes farouches, explorent le cours des fleuves et préparent la marche triomphante de la civilisation à travers le désert" (II, 196). Come nel celebre articolo di John L. O'Sullivan, il riferimento all'incedere della civiltà è più avanti considerato da Tocqueville un evento provvidenziale: "Il y a dans cette marche graduelle et continue de la race européenne vers les montagnes Rocheuses quelque chose de providentiel: c'est comme un déluge d'hommes qui monte sans cesse et que soulève chaque jour la main de Dieu" (II, 373-74).

⁶ Latrobe, *The Rambler*, I, 86.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 84.

⁹ Parkman, *California and Oregon Trail*, 7.

¹⁰ *Ivi*, 6.

¹¹ *Ivi*, 7.

Protagonista dello sketch di John S. Robb “An Emigrant’s Perils; or, a Flying Ticket on the Mississippi” (1845) è Michael O’Reily, un emigrante di origini irlandesi in viaggio insieme alla moglie per raggiungere il fratello, stabilitosi tempo prima in un insediamento lungo il Missouri. Arrivati a un approdo sul Mississippi, i due sono avvicinati dall’agente di uno dei battelli in servizio nella zona, che li convince a salire a bordo. Non immaginando che più di una società sia attiva in quel tratto di fiume, poco dopo il protagonista viene tratto in inganno dalle parole dell’agente di un’altra imbarcazione, che si spaccia per collega del precedente e lo invita a spostarsi sul battello in partenza. Tornato sul molo, il primo agente intuisce l’accaduto e cerca di far cambiare idea al passeggero attraverso quello che il narratore definisce un “terror experiment”.¹² Senza mostrare risentimento, lo scaltro intermediario descrive l’imbarcazione della concorrenza in termini tutt’altro che lusinghieri, lasciando intuire che la scelta del protagonista sia stata particolarmente avventata: “I only just want to open your peepers to the fact, of having been trapped on board an old boat, *fully insured*, with a desperate shaky ’scape pipe, and engaged to be blow’d up this trip; so good by old fellow, you’re ticketed”.¹³ L’ingenuo Michael, tuttavia, non coglie l’allusione all’assicurazione stipulata e al destino ormai segnato dell’imbarcazione e dei suoi passeggeri. L’agente cambia dunque strategia e descrive più concretamente i pericoli che il vecchio battello certamente incontrerà durante la navigazione: “If she don’t run up a tree, [...] she’ll be sure to run *agin* a snaggy one, and then I predicate, some of her passengers’ll be blowe’d tree high”.¹⁴ Il protagonista è questa volta spaventato dalle prospettive di viaggio, ma crede che l’esplosione sia parte di una nuova strategia di trasporto, studiata per far giungere a destinazione i passeggeri più velocemente. Preferendo evitare ogni possibile rischio, Michael si appresta a cambiare nuovamente battello, quando le parole del capitano in seconda lo convincono a restare: “We don’t blow her up [...] unless some gentleman’s requested it in his bargain; if you’ve got a *flying ticket* we are bound to accommodate you”.¹⁵ Le bislacche rassicurazioni sortiscono dunque l’effetto sperato, ma non tranquillizzano del tutto il protagonista, descritto dal narratore al momento della partenza con un rosario in mano e lo sguardo fisso verso il malandato comignolo.

¹² John S. Robb, “An Emigrant’s Perils; or, a Flying Ticket on the Mississippi”, *Daily Reveille* (8 giugno 1845), in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 102.

¹³ *Ivi*, 103.

¹⁴ *Ivi*, 102.

¹⁵ *Ivi*, 103.

Il protagonista dello sketch incarna appieno il personaggio ingenuo e ignorante, l'outsider che non conosce l'Ovest e la propensione all'imbroglio dei suoi abitanti. La sua stessa emigrazione è del resto frutto dell'inganno che il fratello gioca ai suoi danni. Nella premessa del narratore, infatti, Michael decide di abbandonare il suo cottage di campagna "for a home where 'goold' flowed up the rivers".¹⁶ "He waited", prosegue il narratore, "to reach Patrick's home on the Missouri river to set a net in the stream and catch his share".¹⁷ Giunto sul Mississippi, Michael diventa un'ignara pedina nelle mani di coloro che vogliono assicurarsi un facile guadagno. Diversamente dal burlone che plasma la sua nuova identità per divertire se stesso e gli altri, dando così una lezione a chi non ha compreso la società del fiume e la sua gente, il truffatore indossa la sua maschera solo per tornaconto personale. La sua abilità oratoria non cerca il riconoscimento della comunità cui appartiene, come avviene per i narratori di *tall tales*, ma un beneficio economico o materiale. Non è dunque la fiducia altrui ad interessare il truffatore, sebbene questa sia un elemento necessario per la riuscita dell'imbroglio. Se lo *storyteller* dei racconti iperbolici crea storie in grado di sedurre la sua platea senza pretendere che queste vengano credute, la fantasia del truffatore deve invece plasmare situazioni e identità plausibili, cui la vittima possa prestare fiducia. Per questa ragione l'eccessiva credulità è spesso il bersaglio della satira degli umoristi della frontiera. "In a confidence game", nota John Bryant, "the con man merely provides the opportunity and mechanisms for larceny; the victim, for whatever benevolent or self-serving reason, sets it in motion".¹⁸ I truffatori degli umoristi della frontiera non fanno mai esplicitamente appello alla fiducia delle loro vittime e dunque, *stricto sensu*, non possono essere considerati dei *confidence men*. Tuttavia, anche in questi sketch, la riuscita dell'imbroglio poggia sulla fiducia che le vittime ripongono sull'identità dei truffatori, sulle loro storie o sulla corrispondenza tra la presentazione del bene offerto e le sue effettive qualità. "Confidence", afferma una

¹⁶ *Ivi*, 101.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ John Bryant, *Melville and Repose: The Rhetoric of Humor in the American Renaissance* (New York: Oxford UP, 1993), 81.

delle incarnazioni del *confidence man* melvilliano, “is the indispensable basis of all sorts of business transactions”.¹⁹

In “Passenger Ashore”, sketch anonimo pubblicato sul *Daily Reville* nel 1844, un affabile passeggero, “remarkable for his ready sympathy”, si offre di aiutare “an elderly man, apparently in great distress”.²⁰ La campana del battello ha già annunciato l'imminente partenza e l'anziano signore attende con impazienza il ritorno del figlio, sbarcato per compiere delle commissioni. Il giovane ha colpevolmente portato con sé il portafogli del padre, privandolo così della possibilità di scendere a terra e acquistare “a few indispensable articles”.²¹ Il generoso viaggiatore non esita ad elargire il denaro necessario per effettuare le improrogabili spese, impegnandosi inoltre a controllare i bagagli dell'altro passeggero durante la sua assenza. Malgrado la richiesta del protagonista di procrastinare la partenza per consentire il ritorno dell'anziano viaggiatore, il capitano si mostra inflessibile e il battello molla gli ormeggi. Solo quando due passeggeri reclamano i bagagli cui stava facendo la guardia, il protagonista si accorge di essere stato imbrogliato: “A sudden light broke in upon him, a sudden loss occurred to him as suddenly, and a sudden retreat being all that remained, he suddenly withdrew to his state room”.²²

Come osserva Susan Kuhlmann, “a trickster who asked for and received ‘confidence’ revealed much about the society that confided in him”.²³ Nell'Ovest, ingenuità e inesperienza sono considerate pericolose, e quindi biasimevoli, perché inappropriate al nuovo contesto storico e culturale. “When the early republican virtues of candor and simplicity became useful guises for deception”, scrive James H. Justus, “trust in a man's word and a sincere face could no longer be taken for granted”.²⁴ A bordo dei battelli l'identità personale assume contorni fluidi e sfuggenti che rendono difficile per i viaggiatori distinguere la realtà dall'apparenza. Come nelle burle analizzate nel precedente capitolo, dunque, anche l'umorismo di

¹⁹ Melville, *The Confidence-Man*, 128.

²⁰ “Passenger Ashore”, *Daily Reville* (9 agosto 1844), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 83.

²¹ *Ivi*, 84.

²² *Ivi*, 85-86.

²³ Susan Kuhlmann, *Knave, Fool, and Genius: The Confidence Man As He Appears in Nineteenth-Century American Fiction* (Chapel Hill: U of North Carolina P, 1973), 5.

²⁴ Justus, *Fetching the Old Southwest*, 157.

questi sketch comporta di solito un moto di derisione nei confronti di chi viene imbrogliato, spesso un *greenhorn* o un ingenuo. Soprattutto quando la truffa viene svelata in un finale a sorpresa, il lettore, al sicuro dagli effetti dell'inganno, prova sollievo nell'accorgersi di non essere direttamente coinvolto e può ridere alle spalle di chi ha ceduto alle parole dell'imbrogliatore, ma anche provare divertita ammirazione per l'astuzia del truffatore e per la sua performance.

Il contesto finanziario americano nel periodo che va dall'Indipendenza alla Guerra Civile contribuisce a facilitare la vita dei truffatori, in particolar modo dei falsari.²⁵ L'emissione di carta moneta è infatti accordata dai singoli stati a tutti quegli istituti bancari che abbiano ottenuto un'apposita concessione. In questo sistema, il valore nominale delle banconote è formalmente garantito dalla banca stessa, che si impegna a convertire la carta moneta in monete d'oro o d'argento (*specie*) dello stesso valore. La prassi, consolidatasi in virtù del dettato costituzionale che impedisce agli stati di stampare carta moneta, è attuata per ovviare alla scarsità di monete in circolazione, ma lascia le banche libere da ogni forma di controllo federale.²⁶ Il numero degli istituti che stampano banconote aumenta vertiginosamente nel corso degli anni. Le banche che hanno ottenuto la concessione sono quasi duecento nel 1815, diventano più di trecento nel 1830 e superano quota settecento appena dieci anni dopo. Dopo una flessione nei primi anni quaranta, il numero continua a crescere e anche nuovi organismi come compagnie di assicurazione e società ferroviarie iniziano a emettere carta moneta. All'inizio degli anni cinquanta, il quadro complessivo è scoraggiante: "The money supply became a great confluence of more than ten thousand different kinds of paper that continually changed hands, baffled the uninitiated, and fluctuated in value according to the whims of the market".²⁷ La diffusione di carta moneta contraffatta nel corso dell'Ottocento poggia dunque sulla difficoltà per i comuni

²⁵ Per un'accurata ricostruzione delle politiche monetarie attuate negli Stati Uniti in quegli anni, si rimanda a Stephen Mihm, *A Nation of Counterfeiters: Capitalists, Con Men, and the Making of the United States* (Cambridge: Harvard UP, 2007), 1-15.

²⁶ Il primo comma della decima sezione del primo articolo della Costituzione recita infatti: "No State shall enter into any Treaty, Alliance, or Confederation; grant Letters of Marque and Reprisal; coin Money; emit Bills of Credit; make any Thing but gold and silver Coin a Tender in Payment of Debts" (*The Annotated U.S. Constitution and Declaration of Independence*, a cura di Jack N. Rakove [Cambridge: Belknap P of Harvard UP, 2009], 167).

²⁷ Mihm, *Nation of Counterfeiters*, 3.

cittadini di conoscere le caratteristiche di un numero così elevato di banconote e dunque di saper distinguere i biglietti autentici da quelli contraffatti. Il fallimento di numerose banche a causa delle crisi finanziarie, che pure si susseguono in un periodo di grande espansione economica, rendono la situazione ancora più complessa. Il valore della carta moneta emessa da queste banche diventa infatti improvvisamente nullo e dunque equiparabile a quello delle banconote contraffatte.²⁸

Le insidie della carta moneta sono il motore comico dello sketch “Picked up!” (1846) di John S. Robb. In servizio lungo l’Ohio, l’ingenuo capitano in seconda Ike acconsente alla richiesta di un passeggero di cambiare una banconota da dieci dollari emessa da una banca del Missouri. Non del tutto convinto dalla proposta del “bustling, farmer-looking customer”,²⁹ Ike chiede il parere del commissario di bordo che, in modo alquanto criptico (“*beautiful money*”³⁰), sembra dare il suo assenso. Qualche minuto dopo, il capitano in seconda incontra nuovamente il collega che, tra una risata e l’altra, confessa di averlo preso in giro: “Good Lord! burst in the clerk, ‘ha-ha-ha! ho-ho-ho! Was you so confounded *green*? Why, it’s an old Missouri counterfeit, of the worst kind””.³¹ Invece di assecondare la rabbia e stracciare il biglietto, Ike decide di conservarlo, pensando di potersene servire in futuro. L’occasione non tarda a presentarsi nelle vesti di un “old-fashioned, quiet looking deck passenger”.³² Il viaggiatore confessa di non essere pratico delle banconote dell’Ovest e chiede al capitano in seconda di cambiargli una banconota da venti dollari rilasciata da una banca di Philadelphia. Pregustando una possibile rivincita, Ike non esita a offrire, oltre alla banconota contraffatta, dieci dollari in oro. L’operazione viene conclusa con la soddisfazione di entrambi, ma nelle ore successive il capitano in seconda osserva con circospezione il passeggero, temendo che questi possa accorgersi dell’imbroglio prima dello sbarco. La tensione divora il colpevole. Approfittando di una sosta per il rifornimento del carburante, Ike cerca perfino di abbandonare a terra il

²⁸ *Ivi*, 8-9.

²⁹ John S. Robb, “Picked Up!”, *Daily Reveille* (8 luglio 1846), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 95.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ *Ivi*, 95-96.

³² *Ivi*, 96.

viaggiatore che, tuttavia, riesce a saltare a bordo quando il battello ha già mollato gli ormeggi. Il momento dell'agognato trionfo sembra arrivare a Smithland, in Kentucky, destinazione dello sconosciuto. Subito dopo le operazioni di sbarco, Ike entra nell'ufficio del commissario di bordo con aria trionfante, lanciando sulla scrivania la sua nuova banconota e chiedendo al collega di cambiargliela in carta moneta di taglio più piccolo. Il rilevatore di banconote contraffatte utilizzato dal commissario di bordo ha però in serbo per Ike un'amara sorpresa. Anche il biglietto da venti dollari risulta contraffatto e il capitano in seconda è nuovamente oggetto dello scherno dei colleghi.

La truffa è dunque ancora una volta organizzata da individui che si servono del battello come luogo ideale per realizzare i loro imbrogli. Le imbarcazioni dell'Ovest offrono infatti ai truffatori la possibilità di entrare in contatto, senza destare sospetti, con una collettività numerosa e diversificata, in un contesto in cui le interazioni personali sono facilitate dalla condivisione di spazi comuni. L'esperienza del viaggio tende dunque a produrre "a system of horizontal social relations",³³ in cui le differenze di status, e dunque le distanze tra gli individui, si attenuano. Lontani dalle rispettive comunità di provenienza, tuttavia, i passeggeri dei battelli entrano in uno spazio che cancella "not only the barriers of social restraint but also the safeguards of social protection".³⁴ Come infatti mostrano molti sketch umoristici, i truffatori plasmano la loro identità in base alla vittima e all'inganno scelto, approfittando della maggiore libertà di *self-creation* che il battello concede loro. Allo stesso tempo, inoltre, i numerosi scali delle imbarcazioni rendono il gruppo dei viaggiatori soggetto a continui cambiamenti e permettono agli impostori di dileguarsi con facilità dopo aver realizzato i loro imbrogli. Il *modus operandi* del truffatore, e più in generale quello degli eroi della letteratura umoristica del Sud-Ovest, è per Richard Slotkin simile all'atteggiamento del cacciatore: "Get what you can from the territory, then move on".³⁵ La strategia dei truffatori prevede spesso la creazione di un'identità rassicurante (l'anziano viaggiatore, il contadino, il tranquillo uomo dell'Est) che permette loro di ottenere la fiducia delle

³³ Karen Halttunen, *Confidence Men and Painted Women: A Study of Middle-Class Culture in America, 1830-1870* (New Haven: Yale UP, 1982), 20.

³⁴ Ann Cameron, *Sidekicks in American Literature* (Lewiston: Mellen P, 2002), 51.

³⁵ Slotkin, *Regeneration*, 417.

vittime. Diversamente dagli sketch precedenti, tuttavia, in “Picked up!” emerge la relativa sovrapponibilità dei ruoli di truffatore e truffato. Il capitano in seconda non esita infatti ad attuare i suoi propositi di rivalsa, anche a costo di imbrogliare un innocente. Il suo comportamento sembra essere dettato sia dalla volontà di sanare la perdita economica subita, sia dal desiderio di lavare quella che nella società dell'Ovest è percepita come un'onta. Non solo le parole canzonatorie del commissario di bordo (“was you so confounded *green?*”³⁶), ma anche quelle del narratore nell'introduzione allo sketch considerano l'ingenuità come una colpa, un peccato da espiare facendo pubblica ammenda: “The mate was sadly ‘picked up’; and as he confesses the fact, to ease his conscience more fully, we will give his confession publicity”.³⁷ Con un paradossale capovolgimento della logica comune, il capitano in seconda è colpevole proprio perché vittima della truffa. L'effetto umoristico dello sketch viene amplificato dalla duplicazione della beffa e dalla presenza di un altro motivo ricorrente della narrativa umoristica della frontiera, quello del truffatore truffato.³⁸ La rivelazione finale capovolge infatti le aspettative del protagonista e dei lettori, facendo implodere il climax emotivo che la tensione provata dal capitano in seconda ha contribuito a creare.

In altri sketch degli umoristi della frontiera, i truffatori non hanno bisogno di plasmare una maschera per trarre profitto dell'ingenuità altrui. Al sicuro dietro l'aura di rispettabilità che il suo ruolo dovrebbe garantire, il capitano di “A Bully Boat and a Brag Captain” (1845) di Solomon Franklin Smith trascorre la notte di navigazione al tavolo verde, raggirando due viaggiatori con la complicità del pilota e del suo secondo. Convinto che l'abituale tratta del battello lungo il Mississippi non richieda troppa attenzione, il capitano si concentra sulle partite di brag, sottovalutando le insidie che il Grande Fiume e la sua gente tendono a chi si mostra troppo sicuro di sé. L'arrivo dell'oscurità e di una fitta nebbia impediscono infatti agli altri ufficiali di accorgersi che, dopo una sosta per acquistare combustibile, i mozzi hanno dimenticato di mollare gli ormeggi. Invece di

³⁶ Robb, “Picked Up!”, 96.

³⁷ *Ivi*, 95.

³⁸ Il motivo del truffatore truffato è spesso presente nel corpus degli umoristi della frontiera. Oltre agli sketch analizzati nelle pagine che seguono, si vedano “The Way ‘Lige’ Shaddock ‘Scared Up a Jack’” (*supra*, 208) e il celebre “The Horse Swap”, pubblicato in *Georgia Scenes* (1835) di Augustus Baldwin Longstreet.

procedere verso Vicksburg, il battello rimane per tutta la notte con il motore in funzione ma saldamente legato ad un albero sulla riva. Solo quando le scorte di legname sono prossime ad esaurirsi, il capitano mostra di interessarsi alla navigazione, dando direttive al pilota di turno, che viene incaricato di condurre le trattative. Con grande disappunto del capitano, il prezzo del combustibile è sempre molto elevato e, in ogni approdo, lo stesso: tre dollari e venticinque centesimi. Solo al termine dello sketch, quando ormai è sorto il sole e le partite al tavolo verde sono terminate, il capitano torna sul ponte e si accorge dell'accaduto. Il battello è ancora ormeggiato presso l'approdo che credeva di essersi lasciato alle spalle la sera prima. Mentre truffava i passeggeri al tavolo da gioco, il capitano era dunque truffato a sua volta dallo scaltro venditore di legname che, a coronamento della beffa, decide di concedere al capitano uno sconto: "*Since it's you, I don't care if I do let you have it for three—as you're a good customer?*".³⁹

Come per la pirateria di fiume negli anni di Mike Fink, le truffe compiute a bordo dei battelli a vapore diventano parte dell'immaginario del tempo soprattutto grazie alla letteratura popolare.⁴⁰ Le memorie dei viaggiatori dell'epoca non registrano infatti nelle loro pagine casi di imbrogli, né memorabili figure di truffatori. Anche lo storico Louis C. Hunter osserva che la società dei battelli "was on the whole well behaved, surprisingly so perhaps in view of its diverse elements and the absence of many of the normal restraints on conduct".⁴¹ Sebbene non manchino casi di truffe, prosegue Hunter, "gambling disputes, illicit sexual relations, and theft presented the principal problems of law and order on steamboats".⁴² Come testimoniano molti passeggeri, invece, il gioco d'azzardo è pratica comune a bordo dei battelli, e il baro, a volte eufemisticamente chiamato

³⁹ Solomon Franklin Smith, "A Bully Boat and a Brag Captain: A Story of Steamboat Life on the Mississippi", *Daily Reville* (8 ottobre 1844), in Porter, a cura di, *The Big Bear of Arkansas*, 112.

⁴⁰ Trascurabile, almeno fino alla metà nel Novecento, sembra essere invece l'apporto di *The Confidence-Man* al mito dei battelli come ricettacolo di imbrogli. Alla sua pubblicazione, il romanzo di Melville è infatti aspramente criticato dalla maggior parte dei recensori americani e pressoché ignorato dai lettori. Sebbene non siano pervenuti dettagli sul numero delle copie stampate e vendute, i curatori della Northwestern-Newberry Edition ritengono che gli scarsi proventi non abbiano permesso alla casa editrice Dix, Edwards & Co. di coprire i costi della pubblicazione prima del fallimento, avvenuto meno di un mese dopo dall'uscita del romanzo (316).

⁴¹ Hunter, *Steamboats*, 410.

⁴² *Ivi*, 412.

“professional gambler”, è una figura ricorrente nelle relazioni di viaggio e negli articoli di cronaca fin dagli anni venti.⁴³ Il pilota John Habermehl annota nelle sue memorie: “Gambling on the western rivers in the olden time was a general custom and only in later years forbidden by the rules of the boat. [...] As late as 1855 one might have seen from four to six gambling tables stretched out in the main cabin in full blast for money”.⁴⁴

Il gioco d’azzardo è più diffuso lungo i fiumi del Sud, in particolare sui battelli che viaggiano lungo il Basso Mississippi.⁴⁵ A nord di St. Louis, afferma George Byron Merrick, un altro pilota, “the play was not high [...] The passengers were not great planters, with sacks of money, and ‘niggers’ on the side to fall back upon in case of a bluff. The operators, also, were not so greedy as their real or fictitious fellows of the lower river. If they could pick up two or three hundred dollars a week by honest endeavor they were satisfied”.⁴⁶ Nel corso inferiore del fiume, invece, il gioco d’azzardo gode di grande successo, in parte per la maggiore disponibilità di denaro ricordata da Merrick, ma anche perché la sua pratica è parte integrante della cultura del Sud.⁴⁷ Come sostiene il personaggio di uno sketch di Emerson Bennett pubblicato nel 1860, “any man living on the lower Mississippi twenty years ago, who was not in favor of playing all sorts of games for all manner of sums would have been at once pronounced no gentleman or a minister of the Gospel”.⁴⁸ Pur se espressa con l’assolutezza dell’aforisma, l’affermazione trova riscontro nelle memorie e nelle relazioni dei viaggiatori del tempo e nello studio

⁴³ Le testimonianze dei viaggiatori sono esaminate *supra*, 103-04. Per un’approfondita ricostruzione della storia del gioco d’azzardo lungo il Mississippi e per un’analisi del ruolo del baro nell’immaginario americano si rimanda a Thomas Ruys Smith, “Introduction: The Many Lives of the Mississippi Gambler”, *Blacklegs*, 1-24.

⁴⁴ Cit. in Hunter, *Steamboats*, 408.

⁴⁵ Louis C. Hunter tende a ridimensionare la diffusione del gioco d’azzardo sui fiumi dell’Ovest e invita a diffidare delle generalizzazioni basate sugli aneddoti avventurosi e spettacolari raccontati da fonti non attendibili: “To separate fact from fiction in this tradition is difficult indeed, but it seems probable that the business was seldom conducted on the scale and with the thrills and excitement portrayed in the legend” (*ivi*, 409).

⁴⁶ Merrick, *Old Times*, 139.

⁴⁷ T.R. Smith, “Introduction”, 7.

⁴⁸ Emerson Bennett, “The Gamblers Outwitted”, *Forest and Prairie; or, Life on the Frontier* (Philadelphia: Potter, 1860), 125.

dedicato da Kenneth S. Greenberg alla società del Sud.⁴⁹ Secondo un codice d'onore condiviso, l'onestà rappresenta il prerequisito necessario all'affermazione della nobile natura del *gentleman*, disposto ad accettare con impassibilità e fermezza le avversità della sorte. Secondo Greenberg, “the best way to begin to appreciate the connections between gambling and honor is to examine closely the sharp contrast between a Southern gentleman’s powerful love of gambling and his equally powerful hatred of professional gamblers”.⁵⁰ Il baro infatti, diversamente dal *gentleman*, non accetta il rischio della sconfitta e, fingendo di essere un giocatore onesto, non solo inganna i suoi compagni al tavolo verde, tradendo la loro fiducia, ma si fa beffe del loro codice d'onore. La colpa di cui si macchia il baro è dunque doppia e difficilmente giustificabile agli occhi della società del Sud e del Sud-Ovest.

Anche il baro, come il truffatore, deve conquistare la fiducia delle sue vittime e per raggiungere lo scopo ne adotta le stesse strategie. La manipolazione dell'identità, ad esempio, è necessaria al giocatore professionista per plasmare la figura di un avversario onesto e dunque per abbassare le difese dei suoi compagni di gioco. La sua nuova identità e le sembianze che la sottendono devono tuttavia cambiare spesso per non dare modo ai viaggiatori più assidui di riconoscerlo. Il trasformismo è forse la dote che più spesso viene riconosciuta ai giocatori di professione e di cui essi stessi vanno fieri. Henry Edward Hugunin, ad esempio, ricorda nelle sua autobiografia: “I dressed sometimes like a preacher, sometimes like a southern planter, and occasionally in imitation of a regular western or southwestern adventurer, with pistol in belt, but I never said in words that I was one or the other”.⁵¹ Anche George Byron Merrick accorda ai bari incontrati lungo l'Alto Mississippi la straordinaria capacità di assumere identità diverse in modo impeccabile:

These men were consummate actors. They never came aboard the boat together, and they never recognized each other until introduced—generally through the good offices of their intended victims. [...] At different times they represented all sorts and conditions of men—settlers, prospectors, Indian agents,

⁴⁹ Kenneth S. Greenberg, *Honor & Slavery: Lies, Duels, Noses, Masks, Dressing as a Woman, Gifts, Strangers, Humanitarianism, Death, Slave Rebellions, the Proslavery Argument, Baseball, Hunting, and Gambling in the Old South* (Princeton: Princeton UP, 1996), 135.

⁵⁰ *Ivi*, 136.

⁵¹ Cit. in T.R. Smith, “Introduction”, 3-4.

merchants, lumbermen, and even lumber-jacks; and they always dressed their part, and talked it, too. To do this required some education, keen powers of observation, and an all-around knowledge of men and things. They were gentlemanly at all times—courteous to men and chivalrous to women.⁵²

Malgrado le parole di apprezzamento di Merrick e di alcuni indulgenti viaggiatori, negli anni che precedono la Guerra Civile “the riverboat gambler was commonly the villain, at odds with the communities and individuals on which he preys”.⁵³ Gli sketch umoristici del Sud-Ovest non fanno eccezione, ma quasi sempre condannano i bari alla sconfitta, sancendo il trionfo degli abitanti della frontiera che osano sfidarli.

In “A Friendly Game of Poker” (1845) di Solomon Franklin Smith, lo stesso Smith racconta in prima persona una nuova esperienza di gioco vissuta nel 1835 a bordo di un battello in viaggio lungo il Mississippi.⁵⁴ Per nulla abbattuto dall’insuccesso della prima serata di navigazione, Smith torna al tavolo verde dove incontra un vecchio conoscente chiamato Hubbard e un suo amico. Arrivati alla quarta mano, il protagonista si accorge che Hubbard non ha mischiato le carte e decide quindi di prestare attenzione alle sue mosse. In realtà, le carte che riceve sono molto promettenti, così Smith rilancia ogni volta che il suo conoscente fa altrettanto. I passeggeri del battello accorrono numerosi a guardare e a commentare la sfida, mentre la posta in gioco raggiunge i mille dollari. Al momento dello *showdown*, Hubbard mostra le carte con aria trionfante e non sembra neppure interessato a vedere quelle del suo avversario. Smith, invece, adottando la posa impassibile del consumato giocatore, scopre uno dietro l’altro quattro assi e viene acclamato vincitore dai passeggeri presenti. L’epilogo dello sketch è ambientato un mese dopo a Cincinnati, dove il protagonista si imbatte in uno dei viaggiatori testimoni della sua impresa. Dopo un fraterno ammonimento (“Do not play any more”⁵⁵), lo sconosciuto svela quanto era veramente accaduto. Sospettando che gli avversari del protagonista fossero due bari, il passeggero si era avvicinato al mazzo e aveva sottratto la prima carta, permettendo a Smith di

⁵² Merrick, *Old Times*, 140.

⁵³ T.R. Smith, “Introduction”, 16.

⁵⁴ Per l’analisi di “Breaking a Bank” si veda *supra*, 172-73. Anche in questo sketch, Smith è l’inaspettato vincitore della sfida al tavolo verde.

⁵⁵ Solomon Franklin Smith, “A Friendly Game of Poker”, *Daily Reveille* (2 maggio 1845), in Smith, *Theatrical Management*, 113.

ricevere le carte destinate a Hubbard. “Thus”, conclude il viaggiatore, “the sporting gentlemen were caught in their own trap!”.⁵⁶

Smith riesce dunque a vincere grazie all’aiuto dell’anonimo passeggero che diventa, all’insaputa del protagonista, il suo compare. Con un ribaltamento, quello che capovolge la strategia dell’imbroglio architettata dai bari, e con un parallelismo, quello della doppia coppia di giocatori segretamente coalizzati per sconfiggere i rispettivi avversari, lo sketch di Smith da un lato ridimensiona la minaccia rappresentata dai bari, ridicolizzati dallo stratagemma dell’anonimo passeggero, e dall’altro sottolinea l’importanza della solidarietà nella società del Sud-Ovest. In un contesto che nell’immaginario del tempo si contraddistingue per il mancato rispetto delle regole, l’altruismo di uno sconosciuto permette infatti a un giocatore onesto di avere la meglio sui bari, seppure con un imbroglio. Un altro parallelismo, tuttavia, fa assumere allo sketch risvolti più cupi. Prima del finale a sorpresa, Smith racconta infatti il destino che attende i suoi rivali:

My friend Hubbard recollected that he had urgent business at Vicksburg, and *left the boat*. It so *happened* that the *stranger* who had played with us also disembarked at the same burg, where they met with a singular accident—being promiscuously hung, a few days afterward, by a mob! Hubbard died *game*, and *spat*-upon the excited populace.⁵⁷

I due bari sono dunque tra le cinque vittime del linciaggio di Vicksburg, episodio che secondo Thomas Ruys Smith segna un nuovo inizio nell’iconografia del Mississippi: “It was the moment at which the baton passed imaginatively from the river piracy of the frontier days to the riverboat gambling that was now felt to be expressive of its place and time”.⁵⁸ Nello sketch di Smith, il linciaggio testimonia la deriva violenta e incontrollata che quello stesso spirito di solidarietà può assumere nella società del Sud-Ovest. I bari di Vicksburg vengono infatti puniti dalla comunità locale, pronta a diventare giudice e carnefice di coloro che rappresentano un pericolo per i suoi valori e per la sua gente.⁵⁹

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ *Ivi*, 112.

⁵⁸ T.R. Smith, “Introduction”, 14.

⁵⁹ Per un resoconto degli eventi di Vicksburg si veda *supra*, 102-03.

Di fronte alla violazione di norme e principi condivisi, gli abitanti della frontiera non esitano dunque a dare una lezione ai colpevoli. Come nel caso di Vicksburg evocato da Smith, il ritorno all'ordine può avvenire attraverso l'uso della forza, ma solo a patto che aggressività e sofferenza non pregiudichino l'intento umoristico del testo. In "A Strong Hand at Poker", sketch firmato P.U.T. e pubblicato sullo *Spirit of the Times* nel 1847, è proprio la minaccia dell'uso della forza a diventare l'ennesco comico dell'epilogo. L'attempato *gentleman* protagonista dello sketch incontra a bordo del suo battello "an acquaintance, who proposed 'a friendly game of poker'".⁶⁰ Il protagonista accetta, ma nel corso della sfida viene puntualmente sconfitto dall'avversario. L'anziano passeggero continua a giocare finché comprende di essere alle prese con un baro. Invece di ritirarsi, il protagonista alza la posta e, quando questa arriva a mille dollari, sussurra qualcosa al domestico che si allontana rapidamente. Come se non sospettasse dell'onestà del suo avversario, l'anziano signore accetta la puntata e dispone il denaro sul tavolo verde. Proprio quando i giocatori stanno per scoprire le carte, il domestico del protagonista ritorna dal suo signore, consegnandogli un'ascia:

"Now," says the green one, "what have you got?"
 "Four aces," says "Leg". "What have you got?"
 "Why I have only four kings and an axe!" says the elderly holding
 up the latter instrument.
 "Oh," says "Leg," "I can beat the four kings, but the axe knocks
 me; so you can rake down!"⁶¹

La resa del baro, consapevole dei rischi cui andrebbe incontro rivendicando la vittoria, è dunque sancita dall'arrivo dell'ascia, equiparata nella *punch line* che chiude lo sketch a un jolly vincente. Il finale afferma dunque il ristabilimento dell'onestà e la sconfitta dell'ipocrisia di chi invoca a gran voce l'amicizia solo per imbrogliare più facilmente.

L'uso della forza o la sua minaccia sono solo due delle strategie possibili per avere la meglio sui bari. Più spesso, l'umoristico prezzo da pagare per la vittoria

⁶⁰ P.U.T., "A Strong Hand at Poker", *Spirit of the Times* (30 ottobre 1847), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs*, 79.

⁶¹ *Ivi*, 79-80.

finale è l'imbroglio stesso.⁶² Come nello sketch di Smith, per raggiungere il loro scopo, i personaggi di alcuni sketch devono mostrarsi più astuti degli stessi bari e più abili di loro nell'arte dell'inganno, violando così quel codice etico che essi stessi affermano di sostenere. L'incongruenza tra i valori professati e i comportamenti attuati, sia pure come forma di legittima difesa, è uno degli elementi comici più efficaci di molti sketch ambientati sui battelli. In "The Way an Old One Mistook a Green Case" (1847), il giovane Spike Buck è, fin dal suo arrivo a bordo, oggetto delle attenzioni di Old Sandy, un esperto baro che viaggia sul battello. L'ingenuità del ragazzo, che candidamente confessa di essere in possesso di una grande somma di denaro, lo fa apparire agli occhi del baro come la vittima perfetta. Ammantando i suoi intenti di una positiva funzione didattica, "Old Sandy thought he would rub some of the green spots off him, by getting his money and having the fun of a game or two".⁶³ Il baro prosegue nel suo intento anche quando viene a sapere che Buck non sa giocare a poker. Con il consenso del ragazzo, gli spiega le regole del gioco, convinto che la sua ingenuità e la sua inesperienza gli permetteranno di imbrogliarlo con estrema facilità. Nel capovolgimento finale, peraltro annunciato dal titolo dello sketch, Old Sandy deve però capitolare di fronte all'astuzia del ragazzo che è riuscito a sostituire una delle sue carte. La furiosa reazione del baro è anch'essa comicamente frustrata e al giovane vincitore non resta che cantare vittoria: "He struck a terrible blow as he turned where Spike sat, which nearly dislocated his shoulder, for Spike had slipped off the chair and was skipping up the cabin, singing—I wonder if some one would not like to win the money daddy gave me!".⁶⁴

Nello sketch "A Gambling Incident" (1847) firmato Rekrap, il protagonista e vittima predestinata dell'imbroglio è un impiegato di banca "who, as was the custom in those days of unsafe mails, was the bearer of a large quantity of bank bills, returned to St. Louis from the bank of Orleans, to be exchanged for their

⁶² Anche in "The Gamblers Outwitted" (1860) di Emerson Bennett, il giovane Paul Rathbun riesce a smascherare i cinque bari che siedono al tavolo da gioco. Diversamente da quanto avviene negli sketch degli umoristi della frontiera, tuttavia, la storia si conclude tragicamente con la morte del giovane, secondo il narratore ucciso dagli stessi bari durante un viaggio successivo.

⁶³ "The Way an Old One Mistook a Green Case", *Spirit of the Times* (1° maggio 1847), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs*, 80.

⁶⁴ *Ibidem*.

own paper in the north”.⁶⁵ La sfida al tavolo verde lo vede contrapposto a un astuto baro che dopo le iniziali e pianificate sconfitte è pronto a rifarsi alzando la posta in gioco. L’impiegato cade nell’inganno e, convinto di avere buone possibilità di vittoria, rilancia puntando mille dollari. Con sua grande sorpresa, il baro decide di alzare ancora la posta, che arriva così a 2.000 dollari. Solo allora “the truth flashed upon the young man that he was in the hands of one of the dreaded ‘legs’ of the river”.⁶⁶ Senza perdersi d’animo, il giovane decide di tentare un coraggioso e disperato colpo di mano. Allontanatosi in direzione della sua cabina, ritorna poco dopo e getta sul tavolo una mazzetta di banconote, esclamando: “Sir [...] *there is your two thousand dollars, and Ninety-eight thousand dollars better, and I give you five minutes to get the money*”.⁶⁷ Non essendo in possesso di una somma così elevata, il baro abbandona la sfida e poi il battello, “two thousand dollars poorer than he came on board—leaving the clerk more than that amount wiser”.⁶⁸ Il commento finale del narratore lascia dunque intravedere, malgrado il lieto epilogo, una critica dell’ingenuità e dell’eccessiva fiducia del giovane, salvato in ultimo da una somma di denaro che non gli appartiene. Sebbene l’impiegato giochi onestamente, infatti, anche lui, come i personaggi degli sketch precedenti, deve sacrificare un principio etico, relativo alla sua deontologia professionale, per scongiurare la sconfitta.

Non sempre negli sketch della frontiera le sfide al tavolo verde presentano l’opposizione tra un baro arrogante e la sua vittima, apparentemente ingenua e inesperta, ma in ultimo vittoriosa. A volte, infatti, l’effetto umoristico è dato proprio dall’inversione dello schema più comune e dalla rivelazione che gli sfidanti sono in realtà bari intenti a truffarsi a vicenda. Il narratore di “A Game of ‘Full Deck Poker’” (1846), ad esempio, è in viaggio lungo il Mississippi diretto a Memphis quando la sua attenzione è attratta dalla confusione che proviene da un tavolo da gioco. Poco prima aveva incontrato Josiah, un baro di sua conoscenza, ed è quindi convinto che l’uomo sia stato colto in flagrante dai suoi avversari. Con sua grande sorpresa viene invece a scoprire che “Josiah was the informer, having

⁶⁵ Rekrap, “A Gambling Incident”, *Spirit of the Times* (28 agosto 1847), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs*, 81.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ivi*, 82.

⁶⁸ *Ibidem*. Nel “no-limit poker” non è previsto un limite massimo per le puntate dei partecipanti Vedi David Apostolico, *Lessons from the Felt: Advanced Strategies and Tactics for No-limit Hold'em Tournaments* (New York: Stuart, 2006), 69.

detected *them* in cheating”.⁶⁹ Con umoristica inversione, è proprio l’imbroglio architettato da Josiah a permettergli di capire che i suoi sfidanti hanno già attuato il loro:

Thinkin’ I was losin’ time and not getting’ on as fast as I oughter, I began teu look about thinkin’ to lay aside A FEW ACES,—but darn an Ace was to be found in that pack! Well, I sed nothin’ and thought I would be satisfied with “Kings,” so I kept a sharp look out for some turn of “Kings,” but after playin’ on a spell, I found the “Kings” all gone too!⁷⁰

Josiah intuisce che i giocatori che siedono al tavolo hanno sottratto dal mazzo le carte migliori per poterle usare al momento opportuno e decide così di denunciare l’imbroglio. Messo alle strette, il baro in possesso delle carte fa finta di ritrovarle nella sua cuccetta, ma la sua reputazione e quella degli altri giocatori è ormai compromessa. Per non destare sospetti, dopo cena i tre devono riprendere a giocare, questa volta onestamente. Finalmente indisturbato, Josiah può mettere in atto i suoi inganni, sconfiggendo più volte coloro che avevano cercato di imbrogliarlo.

Quando i protagonisti della sfida sono dei bari, gli umoristi della frontiera concedono la palma del migliore a chi si rivela più accorto e dunque, come Josiah, in grado di neutralizzare l’imbroglio altrui. In altri testi, lo sketch premia invece la creatività del baro che riesce ad architettare l’inganno migliore. In “A New Dodge in Playing Poker” (1847), “an individual who seemed to be an odd combination of Jew-face and creole manners, and moreover, had the peculiar pronounciation of some of his vowels that distinguishes many citizens of New Orleans”⁷¹ sfida al tavolo verde un abitante del Kentucky incontrato a bordo. “Though the two fellows was as different as could be”, afferma il narratore, “it seemed to be a toss-up which was the greatest rogue, and accordingly, the game seemed to run nearly equal”.⁷² Al centro della scena si trovano dunque due loschi figuri, su cui fin da subito si appuntano i sospetti del lettore. Se, tuttavia, la strategia dell’abitante di New Orleans appare chiara fin dalla descrizione delle ampie maniche del suo abito,

⁶⁹ “A Game of ‘Full Deck Poker’”, *Spirit of the Times* (17 gennaio 1846), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs*, 78.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ “A New Dodge in Playing Poker” *Spirit of the Times* (6 marzo 1847), in Thomas D. Clark, a cura di, *The Rampaging Frontier: Manners and Humors of Pioneer Days in the South and the Middle West* (1939; Bloomington: Indiana UP, 1964), 252.

⁷² *Ivi*, 252-53.

l'originale tattica dell'uomo del Kentucky viene rivelata solo al termine della sfida. Dopo qualche mano, i giocatori interrompono la partita per una bevuta di brandy. Ingollato il liquore, l'abitante del Kentucky sbatte con veemenza il bicchiere sul tavolo, facendo fuoriuscire le ultime gocce. Nel seguito della partita, la fortuna sembra voltare le spalle all'uomo di New Orleans: "When the cards proved in favor of the Kentuckian he was always sure to have had a heavy bet placed on them, but when against him he had a mere nothing staked".⁷³ Insospettito dall'improvviso successo dell'avversario, l'abitante di New Orleans lo osserva con attenzione, scoprendo infine il segreto delle sue vittorie. L'uomo del Kentucky riesce infatti da orchestrare al meglio le sue puntate perché conosce le carte dello sfidante, riflesse nelle gocce di brandy sul tavolo. La reazione dell'abitante di New Orleans è sdegnata e fa appello al codice d'onore condiviso dai *gentlemen*: "'Sir-r-r!' said the velvet cuffs, rising with immense dignity. 'I'd have you know that I am a man of honor, Sir, and never deal with those who take unfair advantages!'".⁷⁴ La risposta dell'uomo del Kentucky si iscrive invece nella tradizione degli eroi della tradizione umoristica dell'Ovest che smascherano l'ipocrisia dei loro rivali superandoli in astuzia: "Keep cool, stranger! [...] Keep cool! Your 'honor' won't stop you making it up out of somebody that's greener than yourself, and the next time that anybody tells you he 'never begins to play till he gets a drop of something', you'll know what he means".⁷⁵

Riprendendo la forma del *tall tale*, lo sketch si configura sia come un'iperbolica esagerazione della scaltrezza e dell'inventiva degli abitanti della frontiera, sia come una rivalutazione della figura del baro, che ne diventa l'emblema vittorioso. La rigida e manichea divisione che assegna ai personaggi identità e ruoli stabiliti è del resto messa in discussione da molti sketch. Al centro di ogni testo è infatti presente un gioco di rifrazioni che rende il concetto di identità instabile e ingannevole. Non solo bari e truffatori millantano un'identità creata appositamente e dunque falsa, ma spesso l'intreccio degli sketch porta al ribaltamento dei ruoli e quindi a un momentaneo scambio di identità tra i personaggi. Anche quando l'epilogo degli sketch sembra premiare la vittima

⁷³ *Ivi*, 253.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ *Ibidem*.

designata dell'imbroglio, e dunque riaffermare il valore dell'onestà, il trionfo è in realtà concesso a una nuova incarnazione del truffatore e al suo imbroglio.

Apologie dell'intraprendenza e dell'astuzia degli abitanti del Sud-Ovest, ma anche satira dell'ipocrisia o dell'eccessiva credulità di chi si muove in un contesto ancora in via di definizione, gli sketch degli umoristi della frontiera creano un nucleo di personaggi, situazioni e motivi che trova nuove e complesse risonanze nell'ultimo romanzo di Herman Melville. L'inesorabile e vorticoso susseguirsi di travestimenti e inganni assume infatti a bordo del *Fidèle* inediti risvolti metafisici. Il viaggio di esplorazione dei nuovi spazi e della diversità antropologica inaugurato da Lewis e Clark nel 1804 diventa nel romanzo di Melville un accidentato percorso di ricerca nelle profondità dell'animo umano. Entrambe partite da St. Louis, le due spedizioni prendono significativamente due direzioni opposte: mentre il Corps of Discovery procede verso nord per raggiungere la confluenza con il Missouri, il *Fidèle* discende il corso del Mississippi verso New Orleans.

2. Truffatori di fiducia

There are certain queer times and occasions in this strange mixed affair we call life when a man takes this whole universe for a vast practical joke, though the wit thereof he but dimly discerns, and more than suspects that the joke is at nobody's expense but his own.

Herman Melville, *Moby-Dick*

Quando, tra la primavera e l'autunno del 1855, Herman Melville inizia a scrivere *The Confidence-Man: His Masquerade*,¹ il Mississippi è già da tempo un potente simbolo culturale nell'immaginario americano. Culla di una nuova civiltà che si espande verso Ovest, il Grande Fiume assume connotazioni differenti per scrittori e commentatori che ne esaltano il ruolo di vettore commerciale nell'economia della nazione o di crogiuolo delle diverse componenti che ad essa appartengono.² Anche per alcuni viaggiatori europei il Mississippi rappresenta una suggestiva sineddoche dell'Ovest o dell'intero Paese. Il numero del *Literary World* pubblicato l'8 settembre del 1849, ad esempio, contiene una recensione del *travelogue* del reverendo inglese James Dixon, di cui vengono riportati ampi stralci. Nell'introduzione alle sue memorie, Dixon presenta il Grande Fiume come il simbolo della commistione culturale che contraddistingue la popolazione americana e come emblema del vigore della cultura anglosassone:

Just as the "father of waters", the Mississippi, receives the innumerable tributary streams which flow in every direction to swell and deepen its flood, and then in turn are blended with and become one with the parent current; so, in like manner, all the races which flock to America feel the force, do homage to the superiority, and fall into the current, of Anglo-Saxon life.³

¹ Watson G. Branch et al., "Historical Note", *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Hayford, Parker e Tanselle, 279; Tom Quirk, *Melville's Confidence Man: From Knave to Knight* (Columbia: U of Missouri P, 1982), 11; Merton M. Sealts Jr., *Melville's Reading* (Columbia: U of South Carolina P, 1988), 99.

² T.R. Smith, *River of Dreams*, 8-12.

³ Recensione anonima di *Personal Narrative of a Tour through a Part of the United States and Canada* di James Dixon, *Literary World* 5.136 (8 settembre 1849): 197.

L'anonimo recensore cita il passo dell'opera per criticare l'atteggiamento di quei viaggiatori inglesi che, proprio come Dixon, formulano giudizi lusinghieri sulla società degli Stati Uniti solo per ricondurne gli aspetti positivi alla matrice anglosassone.⁴ I termini del confronto e la similitudine utilizzata non sfuggono a Herman Melville, lettore e collaboratore occasionale della rivista. Tra il 1847 e il 1850, Melville scrive infatti sette recensioni per il *Literary World* e, secondo lo studio di Merton M. Sealts, è abbonato alla rivista dal 1847 fino al 1852.⁵ È dunque verosimile ipotizzare che Melville abbia letto l'articolo dedicato al libro di Dixon e il suo riferimento al Mississippi. Il secondo capitolo di *The Confidence-Man* contiene un'immagine che ricorda da vicino quella utilizzata da Dixon, sebbene Melville la inserisca in un contesto scevro da ogni rivendicazione di superiorità culturale e la trasformi in "an ironic compendium and critique of Western clichés".⁶ Dopo aver descritto i viaggiatori del *Fidèle* presentando al lettore passeggeri diversi per provenienza, religione, posizione sociale, atteggiamenti e aspirazioni, il narratore afferma:

Here [On the *Fidèle*] reigned the dashing and all-fusing spirit of the West, whose type is the Mississippi itself, which, uniting the streams of the most distant and opposite zones, pours them along, helter-skelter, in one cosmopolitan and confident tide.⁷

Anche il Mississippi di Melville è dunque simbolo della commistione culturale della società americana. Diversamente da quanto sostiene Dixon, tuttavia, non è il retaggio della cultura inglese a unire gli individui che viaggiano lungo il suo corso. Il Grande Fiume è piuttosto l'emblema del "dashing and all-fusing spirit of the West", che lega le identità dei viaggiatori in un insieme fluido e composito.

⁴ Scrive il recensore: "Englishmen in fact, tired of opposing what they cannot contradict, have begun generally to take a short turn in their argument by resolutely claiming the result as a natural development of Old England. We are getting to be no longer Americans, but Anglo-Saxons. [...] After all it is the wisest course for John Bull to take: having found that he cannot browbeat or bully us, he is like a sensible schoolboy who claims relationship with the valor which he cannot overpower" (*ivi*, 197-98).

⁵ Sealts, *Melville's Reading*, 193. Due lettere inviate tra il 1849 e il 1850 a Evert Duycknick, direttore della rivista e amico di Melville, testimoniano che in quegli anni Melville ricevesse regolarmente copie del *Literary World*. La data di inizio dell'abbonamento è ipotizzata da Sealts sulla base della profonda amicizia che lega in quegli anni Melville a Duycknick, direttore della rivista proprio a partire dal 1847 (*ibidem*).

⁶ Fussell, *Frontier*, 307.

⁷ Melville, *The Confidence-Man*, 9.

Lo scarto tra il valore simbolico attribuito da Melville al Mississippi e quello proposto dalla sua possibile fonte, ad oggi non individuata dalla critica, rappresenta la base della tensione dialettica che il romanzo costruisce sul concetto di identità. Dixon descrive infatti una realtà sociale che tende alla coesione interna e alla stabilità, ed è destinata ad avere significative consonanze transatlantiche: “In two or three generations nothing of the German, the Dutchman, the Frenchman, the Celt remains, but his name. He has lost his foreign distinctness, much of his physiognomy, and all the peculiar characteristics of his origin; so that the true identity existing between England and America is an identity of race”.⁸ In *The Confidence-Man*, Melville capovolge l’assunto del viaggiatore inglese descrivendo una realtà culturale diversificata, le cui componenti appaiono difficilmente riconducibili a una matrice comune o assimilabili da un’identità dominante:

As among Chaucer’s Canterbury pilgrims, or those oriental ones crossing the Red Sea towards Mecca in the festival month, there was no lack of variety. Natives of all sorts, and foreigners; men of business and men of pleasure; parlor men and backwoodsmen; farm-hunters and fame-hunters; heiress-hunters, gold-hunters, buffalo-hunters, bee-hunters, happiness-hunters, truth-hunters, and still keener hunters after all these hunters. Fine ladies in slippers, and moccasined squaws; Northern speculators and Eastern philosophers; English, Irish, German, Scotch, Danes; Santa Fé traders in striped blankets, and Broadway bucks in cravats of cloth of gold; fine-looking Kentucky boatmen, and Japanese-looking Mississippi cotton-planters; Quakers in full drab, and United States soldiers in full regimentals; slaves, black, mulatto, quadroon; modish young Spanish Creoles, and old-fashioned French Jews; Mormons and Papists; Dives and Lazarus; jesters and mourners, teetotalers and convivialists, deacons and blacklegs; hard-shell Baptists and clay-eaters; grinning negroes, and Sioux chiefs solemn as high-priests. In short, a piebald parliament, an Anacharsis Cloots congress of all kinds of that multiform pilgrim species, man.⁹

Il lungo elenco riprende ed espande la descrizione che Thomas Bangs Thorpe aveva dato dei passeggeri dell’*Invincible* in “The Big Bear of Arkansas” (1841),

⁸ Recensione di *Personal Narrative of a Tour*, 197. Significativamente, la parola “identity” non è nel passo di Dixon utilizzata per indicare l’insieme di caratteristiche che contraddistinguono un individuo o un gruppo sociale, ma nell’accezione di assoluta uguaglianza tra i due termini del confronto.

⁹ Melville, *The Confidence-Man*, 9.

conservandone il tono giocoso.¹⁰ La compenetrazione delle identità dei viaggiatori, resa possibile dal “dashing and all-fusing spirit of the West”, è del resto solo esteriore e legata alla contingenza del viaggio in battello. Subito dopo, il narratore infatti precisa: “As pine, beech, birch, ash, hackmatack, hemlock, spruce, bass-wood, maple, interweave their foliage in the natural wood, so these mortals blended their varieties of visage and garb”.¹¹ La descrizione dei passeggeri è inoltre inserita in una cornice di rimandi letterari (i pellegrini dei *Canterbury Tales*) e storici (la delegazione multietnica guidata da Anacharsis Cloot all’Assemblea Nazionale) che determina un ironico contrappunto con la più prosaica realtà del *Fidèle*. Diversamente dai viaggiatori di Chaucer, i personaggi di Melville non condividono l’esperienza spirituale e sociale del pellegrinaggio attraverso la pratica dello *storytelling*. La loro interazione e le frequenti narrazioni di secondo grado del romanzo sono scandite dal motivo conduttore dell’inganno e della truffa e, più in generale, dallo “Wall Street Spirit”,¹² invocato nel corso dell’opera da una delle incarnazioni del *confidence man*. Le stesse storie raccontate dai personaggi diventano parte della strategia retorica che essi attuano per avere la meglio nel confronto dialettico con i loro rispettivi interlocutori.¹³ “Merchants on ’change seem the passengers that buzz on her decks”,¹⁴ afferma il narratore nelle prime pagine del romanzo, creando in questo modo una diretta correlazione tra i viaggiatori del *Fidèle* e la logica affaristica che anima le loro azioni. Bersaglio della satira del romanzo non è tuttavia solo lo spirito rapace e acquisitivo del *confidence man* e degli altri truffatori, ma anche la sete di guadagno di alcune delle loro vittime, spinte a cadere nell’imbroglio dalla prospettiva di concludere affari remunerativi o comunque vantaggiosi. Come già osservato da F.O. Matthiessen, l’ambientazione a bordo del battello è infatti per Melville l’occasione di descrivere il “panorama of a

¹⁰ Per l’analisi dell’incipit dello sketch di Thorpe, si veda *supra*, 161-62.

¹¹ Melville, *The Confidence-Man*, 9.

¹² *Ivi*, 40.

¹³ Le digressioni narrative sono utilizzate con il chiaro intento di dimostrare la validità delle proprie posizioni sia dal *confidence man*, soprattutto quando indossa le vesti del cosmopolita, sia dai personaggi che si oppongono alle sue argomentazioni. Si vedano a questo proposito la storia del francese di New Orleans, narrata dall’uomo dalla gamba di legno (*ivi*, 30), e la storia di China Aster, raccontata da Egbert (*ivi*, 208-220).

¹⁴ *Ivi*, 8.

commercial society, which he saw as being increasingly corrupted by greed for money”.¹⁵

Secondo una posizione condivisa dalla critica,¹⁶ le imbarcazioni rappresentano nell’opera di Melville uno spaccato della società americana o dell’intera umanità, e il *Fidèle* non fa eccezione. Le condizioni del viaggio di fiume, con le ripetute soste del battello che nelle località di approdo accoglie e sbarca passeggeri, rendono tuttavia il *Fidèle* “un microcosmo fluttuante e mai uguale a se stesso”.¹⁷ Questo contesto mutevole e incerto diventa per Melville l’occasione per mettere in scena lo sgretolamento di una concezione univoca dell’identità attraverso un duplice e interrelato piano di analisi, che spesso contrappone l’identità sociale dei personaggi al loro io più profondo. Nella mancata coincidenza dei due piani e nei successivi capovolgimenti che la narrazione produce su entrambi i livelli, il romanzo di Melville raccoglie l’eredità degli sketch degli umoristi della frontiera, creando tuttavia le condizioni per una più complessa rappresentazione della natura umana, delle sue irrisolte ambiguità e delle sue diffuse incoerenze.

Fin dalla prima importante rivalutazione da parte di Richard Chase nel 1949, una parte della critica ha cercato di risalire alle fonti del romanzo e in particolare ai modelli di riferimento utilizzati da Melville per plasmare il suo protagonista.¹⁸ Lo studio di Chase inaugura la linea di indagine che considera il

¹⁵ F.O. Matthiessen, *American Renaissance: Art and Expression in the Age of Emerson and Whitman* (New York: Oxford UP, 1941), 410. Il giudizio di Matthiessen sul romanzo è tuttavia critico. In particolare, egli ritiene che il principale difetto dell’opera derivi dalla scelta di Melville di ambientare la storia a bordo di un battello: “The weakness of *The Confidence-Man* is due to the fatal ease with which Melville could get rid of his many characters by the mechanical device of having them disembark at the ends of chapters, and could thus dodge the necessity of sustaining the implications of any of them” (*ibidem*).

¹⁶ Daniel Hoffman, “Melville’s ‘Story of China Aster’”, *American Literature* 22.2 (1950): 138; Matthiessen, *American Renaissance*, 410; Cinzia Schiavini, “Invisible Rivers, Evanescent Ships: American Society and the Erasure of Space in Herman Melville’s *The Confidence-Man*”, *Prospero* 14 (2007): 303.

¹⁷ Sergio Perosa, *Vie della narrativa americana. La “tradizione del nuovo” dall’Ottocento a oggi* (Torino: Einaudi, 1980), 43.

¹⁸ Tra i contributi più rilevanti si segnala Helen P. Trimpi, “Harlequin-Confidence-Man: The Satirical Tradition of Commedia Dell’Arte and Pantomime in Melville’s *The Confidence-Man*”, *Texas Studies in Literature and Language* 16.1 (1974): 147-93, che indaga le consonanze tra il romanzo di Melville e la tradizione della Commedia dell’Arte e della pantomima. Edward H. Rosenberry collega invece *The Confidence-Man* all’opera satirica *Das Narrenschiff* (1494) di Sebastian Brant in “Melville’s Ship of Fools”, *PMLA* 75.5 (1960): 604-08. La forma, i temi e i toni del romanzo sono stati considerati prossimi a quelli della satira menippea o anatomia –

confidence man melvilliano “a portmanteau character”¹⁹ in cui si ritrovano i tratti di alcuni personaggi del folklore americano come lo Yankee peddler, Brother Jonathan e Uncle Sam.²⁰ Negli anni successivi, il *confidence man* è accostato da Daniel Hoffman ad altre figure della tradizione popolare come Sam Slick e Johnny Appleseed,²¹ mentre Edward H. Rosenberry cita come possibili fonti per il truffatore di Melville due personaggi degli umoristi della frontiera, Simon Suggs e Ovid Bolus, protagonisti rispettivamente degli sketch di Johnson Jones Hooper e di Joseph Glover Baldwin.²² Sebbene lo stesso Hoffman affermi che “the riverboat swindler himself was by 1856 a standard addition to the rogues’ gallery of American picaresque lore”,²³ nessuno studio critico ha finora messo in relazione il corpus degli sketch ambientati a bordo dei battelli dell’Ovest con il romanzo di Melville. Anche David S. Reynolds fa riferimento al diffuso *topos* della “chicanery aboard riverboats”,²⁴ ma considera nella sua analisi autori che non appartengono

genere cui appartiene “The Anatomy of Melancholy” di Robert Burton, libro caro all’autore e spesso citato nei suoi scritti (Branch et al., “Historical Note”, 302) – da Elizabeth S. Foster (“Explanatory Notes”, *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Elizabeth S. Foster [New York: Hendricks, 1954], 298), Tom Quirk (*Melville’s Confidence Man*, 136-37), dallo stesso Rosenberry (“Melville’s Ship of Fools”, 606) e in Italia da Sergio Perosa (*Vie*, 51). Meno convincente alla luce delle caratteristiche strutturali del romanzo di Melville è l’accostamento alla tradizione picaresca proposto da Foster (“Introduction”, *The Confidence-Man*, XCII). Come infatti osserva John Seelye in *Melville: The Ironic Diagram* (Evanston: Northwestern UP, 1970), contrariamente a quanto avviene nei romanzi picareschi, “the movement in *The Confidence-Man* is slow-paced, miniscule [...]. The action is further slowed by interpolated anecdotes, illustrative parables that enhance the major themes of the book but which do nothing to advance the narrative line. And finally, [...] the action is strictly limited in time and space: it takes place on the decks of a river boat and within the duration of a day” (118). Altri studiosi riconducono invece il profilo del *confidence man* melvilliano alla figura di un truffatore descritto in alcuni articoli di cronaca nel 1849 e nel 1855. Vedi Foster, “Explanatory Notes”, 299; Johannes Dietrich Bergmann, “The Original Confidence Man”, *American Quarterly* 21.3 (1969): 560-77. Per una panoramica generale delle possibili fonti del romanzo si rimanda alla “Historical Note” della Northwestern-Newberry Edition (Branch et al., 300-08).

¹⁹ Richard Chase, “Melville’s Confidence Man”, *Kenyon Review* 11.1 (1949): 123.

²⁰ *Ivi*, 123-24.

²¹ Hoffman, *Form and Fable*, 294.

²² Edward H. Rosenberry, *Melville and the Comic Spirit* (Cambridge: Harvard UP, 1955), 175-78. Anche la monografia di Susan Kuhlmann dedica diverse pagine alla tradizione umoristica dell’Ovest, prendendo in considerazione come prime rappresentazioni del *confidence man* David Crockett, Ned Brace personaggio di *Georgia Scenes* di Augustus Baldwin Longstreet, John Earl di *Streaks of Squatter Life* di John S. Robb, Simon Suggs e Ovid Bolus. Nel panorama critico italiano, Sergio Perosa, riconoscendo il contributo di Chase, descrive il personaggio di Melville come “un con-man particolare [...] che riunisce in sé i tratti di Brother Jonathan e dello yankee pedlar, il venditore ambulante caro alla tradizione popolare, dello zio Sam e del pioniere” (*Vie*, 35-36).

²³ Hoffman, *Form and Fable*, 283.

²⁴ Reynolds, *Beneath the American Renaissance*, 553.

alla tradizione della frontiera e testi che non sono ambientati sui fiumi dell'Ovest. I primi nove capitoli di *The Down-Easters* (1833) di John Neal si svolgono infatti su un battello tra Philadelphia e Baltimora,²⁵ mentre il breve aneddoto contenuto in "Diddling Considered as One of the Exact Sciences" (1843) di Edgar Allan Poe non presenta riferimenti che permettano di identificare il battello come imbarcazione fluviale.²⁶ L'ultimo esempio citato da Reynolds è un episodio tratto dell'autobiografia di P.T. Barnum (1855), avvenuto durante un viaggio sul Mississippi, ma riconducibile allo spirito giocoso della burla e non a quello meramente acquisitivo della truffa.

Pur sottolineando i debiti di *The Confidence-Man* nei confronti di "The Big Bear of Arkansas" (1841) e dell'articolo di taglio storico-aneddotico "Remembrances of the Mississippi" (1855), entrambi di Thomas Bangs Thorpe, la critica non ha dunque ancora approfondito i legami presenti tra le storie di fiume della tradizione popolare dell'Ovest e l'opera di Melville.²⁷ Il tema della sfuggente natura dell'identità – centrale nella letteratura di fiume fin dalla rappresentazione dell'*alligator-horse* Mike Fink – è del resto inscritto nel profilo stesso del truffatore di Melville. Nelle sue successive incarnazioni, otto secondo la posizione più spesso adottata dalla critica, il *confidence man* passa infatti da un travestimento all'altro,

²⁵ John Neal, *The Down-Easters* (New York: Harper, 1833).

²⁶ Edgar Allan Poe, "Diddling Considered as One of the Exact Sciences" (1843), in *Poetry and Tales*, a cura di Patrick F. Quinn (New York: Library of America, 1984), 607-17. Contrariamente a quanto sostenuto da Reynolds per il racconto di Poe, le parole del comandante "time and tide wait for no man" ("Diddling", 611) lasciano piuttosto intendere che il viaggio in questione avvenga per mare. Lo stesso ufficiale è del resto presentato come "the captain of a ship which is about to sail" (*ibidem*).

²⁷ Il primo contributo critico a riconoscere "The Big Bear of Arkansas" come una delle possibili fonti di Melville per l'ambientazione del romanzo e per l'iniziale descrizione dei passeggeri del battello è quello di Hershel Parker nella Norton Critical Edition del 1971 ("Backgrounds and Sources", 229). Per John Bryant, nello sketch di Thorpe, Melville "found [...] ample inspiration for his own comic strategies of sincerity and deceit" (*Melville and Repose*, 28). Nelle note all'edizione Hendricks, Elizabeth S. Foster attribuisce invece a "Remembrances of the Mississippi" il ruolo di possibile fonte di Melville, osservando che "Thorpe's description of the heterogeneous crowd on a Mississippi steamer is similar to Melville's and may have given Melville a suggestion or two" ("Explanatory Notes", 289). Dello stesso avviso è anche Daniel Hoffman, che osserva: "Even were Melville unfamiliar with Thorpe's 'The Big Bear of Arkansas', he doubtless read that writer's 'Remembrances of the Mississippi' in *Harper's New Monthly*, to which he subscribed" (*Form and Fable*, 293).

cambiando con incredibile maestria le proprie sembianze e la tipologia d'inganno attuata.²⁸

Dal punto di vista strutturale, inoltre, la prima metà del romanzo presenta un andamento episodico che riprende la forma dello sketch. Fino alla comparsa del cosmopolita (cap. XXIII), i singoli capitoli sono quasi sempre autonomi rispetto a quelli che li precedono o li seguono perché esauriscono nella loro misura il racconto della truffa o della sua predisposizione. Il terzo capitolo mostra ad esempio il mendicante afroamericano Guinea intento a chiedere le elemosine ad un gruppo di passeggeri, mentre nel quarto capitolo l'uomo in lutto John Ringmann chiede un prestito al mercante di campagna Henry Roberts. Anche se nel quinto capitolo il lettore ritrova il *confidence man* nei panni di Ringmann, questi è già, nelle

²⁸ Si riportano in ordine di apparizione le maschere indossate dal *confidence man* e i capitoli in cui vengono utilizzate: il sordomuto, chiamato anche l'uomo dal vestito color panna (I-II), il mendicante afroamericano Guinea (III), John Ringmann, spesso indicato come l'uomo in lutto (IV-V), il rappresentante dell'ospizio dei Seminole, noto anche come l'uomo con la giacca grigia e la cravatta bianca (VI-VIII), John Truman, presidente e agente della Società Carbonifera delle Rapide Nere, indicato in alcuni passi come l'uomo con il berretto da viaggio o come l'uomo con un grosso libro (IX-XI, XIII, XV), l'erborista (XVI-XXI), il rappresentante dell'agenzia filosofica (XXII) e il cosmopolita (XXIV, XXV, XXVIII-XXXII, XXXV-XXXIX, XLI-XLIII, XLV). Seguono questa linea interpretativa i contributi di Watson G. Branch, "The Genesis, Composition, and Structure of The Confidence-Man", *Nineteenth-Century Fiction* 27.4 (1973): 430; William B. Dillingham, *Melville's Later Novels* (Athens: U of Georgia P, 1986), 311; Gary Lindberg, *The Confidence Man in American Literature* (New York: Oxford UP, 1982), 41. La critica non è tuttavia concorde nell'individuare le diverse identità del *confidence man*. Elizabeth S. Foster, ad esempio, considera l'uomo dal vestito color panna e i suoi richiami alle virtù teologali simbolo del "pure idealism of Christianity" ("Introduction", LII). Secondo Foster, "Melville clearly differentiates between him and the Confidence Men: he is innocent of fraud; he is unequivocal; he is not on the Negro's list of Confidence Men" (*ivi*, LII). Anche per Sergio Perosa, il sordomuto è piuttosto "emblema d'un cristianesimo [...] indebolito nel puro idealismo, sordo nella babele delle voci discordanti del mondo, e incapace perciò – come sarà Billy Budd – di far sentire la sua" (*Vie*, 43). Le interpretazioni di Foster e Perosa non considerano tuttavia che, nelle sue incarnazioni, il *confidence man* cita spesso brani delle Scritture – tra cui lo stesso passo della prima lettera di San Paolo ai Corinzi che l'uomo dal vestito color panna scrive su una lavagnetta – e che non sempre le sue interazioni sono direttamente finalizzate alla realizzazione di truffe. Emblematico è a questo proposito il personaggio del cosmopolita. Completano la struttura del romanzo la storia dell'infelice matrimonio di John Ringmann (XII), il soliloquio di Pitch, una delle vittime del *confidence man* (XXIII), la storia di John Moredock, "the Indian Hater" (XXVI-XXVII), la storia di Charlemont (XXXIV) e quella di China Aster (XI). I capitoli XIV, XXXIII e XLIV contengono invece digressioni metanarrative in cui Melville "valorizza il romanzo non solo come evasione, ma come alternativa alla realtà" e prende le distanze dal "personaggio forzatamente coerente", per affermare di contro "la natura oscura e contraddittoria della natura umana" (Sergio Perosa, "Introduzione", *Teorie americane del romanzo, 1800-1900* [Milano: Bompiani, 1986], 24).

parole del narratore, “almost transformed into another being”.²⁹ Messo da parte il contegno del capitolo precedente, l'uomo in lutto avvicina un giovane studente che ha sotto braccio un libro di Tacito e si lancia in una virulenta invettiva contro tutti quegli autori che minano la fiducia dell'uomo nei suoi simili. Sebbene non compia alcun raggirio, il *confidence man* si allontana dallo studente con un invito ben preciso, il cui significato sarà chiaro al lettore solo in seguito: “Could you now, my dear young sir, under such circumstances, by way of experiment, simply have confidence in *me*?”.³⁰ Il truffatore incontra infatti nuovamente lo studente nel capitolo IX, questa volta nei panni di agente e presidente della Società Carbonifera delle Rapide Nere, concludendo la transazione per cui la sua precedente incarnazione aveva preparato il terreno. Pur nella sua struttura episodica, dunque, il romanzo presenta una fitta trama di collegamenti tra un capitolo e l'altro, spesso sotto forma di impliciti rimandi del *confidence man* stesso alle sue diverse identità.³¹ In altre circostanze, invece, i riferimenti sono diretti e mirano a corroborare la messinscena organizzata dal truffatore o a predisporre nuovi raggiri.³² Oltre ad anticipare le sue apparizioni seguenti, il *confidence man* conferma in più di un'occasione le identità delle precedenti maschere, con il chiaro scopo di alimentare il clima di fiducia nel prossimo, necessario a portare a termine gli imbrogli.

Come negli sketch degli umoristi della frontiera, il *confidence man* orchestra i suoi imbrogli seguendo i ritmi della navigazione fluviale. Il caos che regna al momento dell'attracco nelle varie località di approdo gli permette infatti di cambiare identità e di abbandonare quelle maschere che ritiene poco sicure o non abbastanza redditizie. Recitando il ruolo di testimone disinteressato della vita di

²⁹ Melville, *The Confidence-Man*, 25.

³⁰ *Ivi*, 27.

³¹ Il *confidence man* allude in modo indiretto al travestimento di Guinea mentre è in compagnia del mercante di campagna nel capitolo XI. Indossando la maschera dell'agente e presidente della società carbonifera, il truffatore sostiene che la presunta infelicità del mendicante sciancato sia solo un'idea preconcepita del suo interlocutore. Per il *confidence man*, Guinea è infatti “as happy as most men, if not, in fact, full as happy as the speaker himself” (*ivi*, 59).

³² Nel capitolo III, ad esempio, il *confidence man* nelle vesti di Guinea annuncia la presenza a bordo di quasi tutte le sue successive incarnazioni per dare prova della sua identità alla diffidente platea che sospetta di lui. Nel capitolo IV, invece, l'uomo in lutto informa il mercante di campagna di aver visto sul battello l'agente e presidente della società carbonifera, raccomandandogli quella “rare chance for investment” (*ivi*, 22). Nel capitolo XV è invece quest'ultimo a consigliare al vecchio avaro di farsi curare dall'erborista.

bordo, e dunque interpretando una parte nella parte, il *confidence man* può inoltre manipolare senza troppi rischi la fiducia che molti passeggeri decidono di concedergli. Nel capitolo VI, ad esempio, il rappresentante dell'ospizio degli orfani e delle vedove dei Seminole racconta ad un giovane pastore che sta cercando Guinea di aver aiutato lui stesso il mendicante a sbarcare. Affermando di conoscere il povero afroamericano, la nuova incarnazione del truffatore riesce a ricevere le elemosine destinate a Guinea, ottenendo anche un'offerta per l'attività filantropica di cui è promotore.

Malgrado la proteiforme natura dell'identità del *confidence man*, la sua strategia segue un copione codificato,³³ inedito nella tradizione della frontiera. Il *confidence man* avvicina infatti i passeggeri del *Fidèle* mostrando un atteggiamento di ottimismo e di fiducia nel prossimo che non trova riscontro negli sketch umoristici del Sud-Ovest. Quando, ad esempio, il mercante di campagna dubita dell'onestà di alcuni giocatori seduti al tavolo verde, il presidente della società carbonifera afferma: "Far be from us the captious and fault-finding spirit, my dear sir. [...] A fresh and liberal construction would teach us to regard those four players—indeed, this whole cabin-full of players—as playing at games in which every player plays fair".³⁴ Il sospetto è dunque estraneo alle maschere del *confidence man* proprio perché tradirebbe il principio di fiducia universale che è alla base della sua tattica di inganno. Ostentando fiducia nel genere umano, il truffatore pone infatti le basi per ricevere in cambio quella stessa fiducia che egli ha concesso, seppure in termini astratti. La strategia del *confidence man* trova conferma negli studi dello psicologo americano Robert B. Cialdini sull'influenza sociale, in parte anticipati dalla ricerca antropologica di Marcel Mauss sul dono.³⁵ "By virtue of the reciprocity rule", scrive Cialdini, "we are *obligated* to the future repayment of favors, gifts, invitations, and the like".³⁶ Secondo Cialdini, la forza della regola della reciprocità si manifesta nel diffuso comportamento di coloro che, proprio come le vittime del *confidence man*, ne osservano il principio anche quando la prima concessione non è da loro

³³ Lindberg, *The Confidence Man*, 40.

³⁴ Melville, *The Confidence-Man*, 55.

³⁵ Robert B. Cialdini, *Influence: Science and Practice* (Boston: Pearson, 2009), 18-40.

³⁶ *Ivi*, 19.

sollecitata o desiderata.³⁷ Altrettanto rilevante nell'analisi della strategia del *confidence man* appare un esito piuttosto comune nell'attuazione della regola della reciprocità. Per evitare lo spiacevole stato di tensione derivante dal mancato adempimento di quello che è percepito come un dovere sociale, i beneficiari della concessione decidono spesso di ricambiare il dono o il favore ricevuto elargendo più di quanto hanno ricevuto inizialmente.³⁸ Come testimonia il successo delle truffe del *confidence man* e come confermano gli studi di Cialdini, "we could easily be manipulated into an unfair exchange by those who might wish to exploit the rule".³⁹

Anche quando sembra mostrare diffidenza nei confronti degli altri esseri umani, il *confidence man* riconduce abilmente l'apparente contraddizione del suo comportamento a una motivazione etica – quella dell'affermazione della verità – che trova fondamento nelle Scritture. Quasi volesse giustificare le critiche appena rivolte ad alcuni medici e guaritori, l'erborista proclama infatti che la carità non può alimentare la menzogna, prestando così la sua voce alle parole di San Paolo contenute nella prima lettera ai Corinzi: "Charity [...] rejoiceth not in iniquity, but rejoiceth in the truth".⁴⁰ Per non smentire la sua indulgente fiducia negli uomini, tuttavia, il truffatore non considera la menzogna come una forma deliberata di inganno, ma la ritiene una sorta di errore inconsapevole e dunque non premeditato:

And yet, when one is confident he has truth on his side, and that is not on the other, it is no very easy thing to be charitable; not that temper is the bar, but conscience; for charity would beget toleration, you know, which is a kind of implied permitting, and in effect a kind of countenancing; and that which is countenanced is so far furthered. But should untruth be furthered? Still, while for the world's good I refuse to further the cause of these mineral doctors, I would fain regard them, not as willful wrong-doers, but good Samaritans erring.⁴¹

I tratti distintivi delle identità plasmate dal *confidence man* emergono con chiarezza in un passo successivo, in cui il truffatore è chiamato a rispondere alla perentoria

³⁷ *Ivi*, 31.

³⁸ *Ivi*, 33.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ I Cor. 13.4-6.

⁴¹ Melville, *The Confidence-Man*, 77-78.

domanda (“Who in thunder are you?”⁴²) di uno dei suoi interlocutori, il cacciatore del Missouri Pitch:

A cosmopolitan, a catholic man [...] Oh, one roams not over the gallant globe in vain. Bred by it, is a fraternal and fusing feeling. No man is a stranger. You accost anybody. Warm and confiding, you wait not for measured advances. And though, indeed, mine, in this instance, have met with no very hilarious encouragement, yet the principle of a true citizen of the world is still to return good for ill.—My dear fellow, tell me how I can serve you.⁴³

L'allusione al “fraternal and fusing feeling” che lo caratterizza è un esplicito e ironico richiamo a quell’ “all-fusing spirit of the West” evocato dal narratore nelle prime pagine del romanzo. Il diverso contesto di enunciazione fa assumere al sintagma un nuovo significato che capovolge l'ideale di inclusione e armonia apparentemente veicolato dall'espressione nel passo precedente. Ipocrisia e inganni, sembra suggerire il parallelismo, sono parte integrante della “cosmopolitan and confident tide” che viaggia lungo il fiume. L'ottimismo del *confidence man* è dunque una posa studiata ad arte, come altrettanto funzionali alla riuscita dell'inganno sono le sue convinzioni che l'uomo sia incapace di compiere il male, e che sofferenza e infelicità colpiscano solamente chi le meriti.⁴⁴ Queste premesse sono infatti necessarie per sciogliere il clima di sospetto che aleggia sul *Fidèle*, alimentando al contempo la fiducia dei passeggeri nell'ordine benevolo dell'universo.

Emblematicamente, quando i suoi interlocutori raccontano aneddoti ed esperienze personali che contrastano con la sua consolatoria visione del mondo, il *confidence man* adotta atteggiamenti che ribadiscono la sua incrollabile fiducia nei disegni della Provvidenza. In alcune circostanze, il truffatore cerca di minimizzare le conseguenze negative di un evento, evidenziando gli effetti positivi che fanno da corollario all'episodio. Nel capitolo XIX, Thomas Fry, mendicante invalido che

⁴² *Ivi*, 132.

⁴³ *Ivi*, 132-33.

⁴⁴ Il rappresentante dell'agenzia filosofica afferma nel corso della sua conversazione con Pitch: “I candidly admit, with some random exceptions, I have, so far as my small observation goes, found that mankind thus domestically viewed, confidentially viewed, I may say; they, upon the whole—making some reasonable allowances for human imperfection—present as pure a moral spectacle as the purest angel could wish. I say it, respected sir, with confidence” (*ivi*, 119).

viaggia sul *Fidèle* spacciandosi per un reduce di guerra, narra all'erborista la sua disavventura giudiziaria. Testimone di un omicidio, finisce in carcere al posto del colpevole, che viene invece scagionato grazie all'aiuto di amici influenti. L'evento non scuote le certezze del *confidence man*, che esclama: "Well, there is a bright side to everything. If this speak prosaically for justice, it speaks romantically for friendship!".⁴⁵ Nel seguito della storia, Fry chiarisce che è stato proprio il periodo trascorso in carcere ad essere causa della sua invalidità, facendo vacillare il calcolato ottimismo dell'erborista. Messo alle strette, il *confidence man* non può che esprimere i suoi dubbi in merito alla veridicità delle parole del mendicante: "I have considered your whole story, my friend, and strove to consider it in the light of a commentary on what I believe to be the system of things; but it so jars with all, is so incompatible with all, that you must pardon me, if I honestly tell you, I cannot believe it".⁴⁶ Pur nella sua camaleontica propensione al travestimento e alla dissimulazione, il *confidence man* rimane coerente al principio che nel mondo tutto vada per il meglio. L'esistenza di un'eccezione incrinerebbe infatti la sua strategia e i principi della fede cristiana, sottoponendo l'operato della Provvidenza "to fluctuations akin to those of the stock-exchange during a long and uncertain war".⁴⁷

Sebbene la sua tattica si riveli spesso efficace, il truffatore deve scontrarsi con la diffidenza di molti interlocutori. In più occasioni, i passeggeri si dicono infatti disposti a credere all'identità e alle storie del *confidence man* solamente a patto che egli sia in grado di dimostrare le sue affermazioni. Le parole "NO TRUST",⁴⁸ che campeggiano all'esterno della bottega del barbiere, diventano così l'emblema del sospetto che la società del battello nutre nei confronti del prossimo. La platea

⁴⁵ *Ivi*, 96.

⁴⁶ *Ivi*, 97. Il *confidence man*, questa volta nelle vesti del presidente della società carbonifera, adotta lo stesso atteggiamento quando il mercante di campagna gli racconta la storia dell'infelice matrimonio di John Truman, un'altra incarnazione del *confidence man*. Dopo aver ridimensionato le responsabilità della consorte di Truman ("there were probably small faults on both sides, more than balanced by large virtues", *ivi*, 65), il presidente della società carbonifera afferma che, anche ammettendo la natura malvagia della moglie, l'allontanamento di Truman e la successiva morte della donna testimoniano l'esistenza di un benevolo disegno provvidenziale: "If he were acquainted with the unfortunate man, instead of condoling with him, he would congratulate him. Great good fortune had this unfortunate man. Lucky dog, he dared say, after all" (*ivi*, 67).

⁴⁷ *Ivi*, 66.

⁴⁸ *Ivi*, 5.

che si stringe intorno a Guinea, ad esempio, chiede al mendicante “any documentary proof [...] any plain paper about him, attesting that his case was not a spurious one”.⁴⁹ Nel corso dell’episodio, inoltre, un giovane pastore episcopaliano invoca la testimonianza diretta di qualche viaggiatore (“Is there not some one who can speak a good word for you?”⁵⁰), mentre più avanti lo stesso personaggio chiede al rappresentante dell’ospizio dei Seminole documenti che attestino le attività compiute dall’organizzazione filantropica (“Of course you have papers?”⁵¹). Nei *tall tales* di fiume la richiesta di prove che garantiscano la veridicità di quanto narrato è solitamente il segnale che identifica chi non comprende la natura fittizia del racconto iperbolico ed è dunque oggetto di scherno da parte del narratore e della comunità di frontiera.⁵² Attraverso quelle stesse domande, il romanzo di Melville irride invece le vane speranze di coloro che confidano nel linguaggio e nella sua capacità di aderire al vero. “Their faith in appearances totally lost”, scrive Clark Davis a proposito dei passeggeri del *Fidèle*, “they now believe only in the word, whether written or spoken, even though, as we come to understand, it too can be counterfeited”.⁵³

Il linguaggio è infatti uno degli strumenti di cui si serve il *confidence man* per vincere la diffidenza dei suoi compagni di viaggio. Descrivendo il rappresentante dell’ospizio dei Seminole, il narratore osserva: “A not unsilvery tongue, too, was his, with gestures that were a Pentecost of added ones, and persuasiveness before which granite hearts might crumble into gravel”.⁵⁴ Anche lo scontroso cacciatore del Missouri Pitch finisce per cedere alle parole del *confidence man*. Dopo che il rappresentante dell’agenzia filosofica lo ha lusingato con apprezzamenti sulla sua natura gentile nascosta dietro la posa da misantropo, la resistenza di Pitch viene piegata da una similitudine in cui il futuro sviluppo morale di un suo garzone disonesto viene accostato a quello delle pannocchie di granoturco: “Who knows now, but that flexile gracefulness, however questionable at the time of that thirtieth

⁴⁹ *Ivi*, 13.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ivi*, 33.

⁵² Per l’analisi dei *tall tales* ambientati sui battelli a vapore o, come nel caso di “The Big Bear of Arkansas”, narrati a bordo delle imbarcazioni dell’Ovest, si veda *supra*, 50, 179-84, 196-97.

⁵³ Clark Davis, *After the Whale: Melville in the Wake of Moby Dick* (Tuscaloosa: U of Alabama P, 1995), 97.

⁵⁴ Melville, *The Confidence-Man*, 42.

boy of yours, might have been the silky husk of the most solid qualities of maturity. It might have been with him as with the ear of the Indian corn”.⁵⁵ Al termine del capitolo, Pitch non solo consegna al *confidence man* i tre dollari per assicurarsi un nuovo garzone, ma si offre anche di contribuire alle spese del viaggio del ragazzo senza che il truffatore vi abbia fatto riferimento.

Sempre adattando il suo linguaggio alla maschera indossata, il *confidence man* attinge nelle sue argomentazioni a un bagaglio di idee, valori e principi ampiamente diffusi e rispettati nella società americana del tempo:

Christian charity; the sense of hope and promise that has sustained the vision of America since the time of the Puritans; the disciplined and self-interested individualism championed by Scottish philosophers such as Adam Smith and put into practice by American icons such as Benjamin Franklin; and the sense that America itself was oriented to and guided by a benevolent nature, a logic that was central to the tenets of mid-nineteenth-century American Transcendentalism.⁵⁶

Come negli sketch degli umoristi della frontiera, l'arte della dialettica è parte integrante della strategia di inganno del truffatore. Tuttavia, diversamente da quanto avviene sui battelli a vapore della letteratura popolare, il linguaggio del *confidence man* non è solo tratto costitutivo della sua identità e mezzo per compiere il raggio, ma diventa strumento di satira nei confronti della retorica ottimistica che si serve di quelle stesse argomentazioni. La fiducia dell'uomo in lutto nei confronti del mercato azionario (“For, the panic subsiding more and more every day, it will daily be seen how it originated; confidence will be more than restored”⁵⁷) è un esplicito richiamo al linguaggio degli speculatori, “of the ‘Boosters’ and land promoters engaged in western development”,⁵⁸ mentre le parole che l'erborista rivolge a Thomas Fry rappresentano una parodia della letteratura romantica più convenzionale:

To mere reason, your case looks something piteous, I grant. But never despond; many things—the choicest—yet remain. You breathe this bounteous air, are warmed by this gracious sun, and,

⁵⁵ *Ivi*, 126.

⁵⁶ Gale Temple, “Fluid Identity in *Israel Potter* and *The Confidence-Man*”, *A Companion to Herman Melville*, a cura di Wyn Kelley (Malden: Blackwell, 2006), 453.

⁵⁷ Melville, *The Confidence-Man*, 22.

⁵⁸ Slotkin, *Regeneration*, 416.

though poor and friendless, indeed, nor so agile as in your youth, yet, how sweet to roam, day by day, through the groves, plucking the bright mosses and flowers, till forlornness itself becomes a hilarity, and, in your innocent independence, you skip for joy.⁵⁹

La retorica ottimistica del *confidence man* riesce spesso a piegare la diffidenza delle sue vittime facendo leva su quelle speranze che l'inganno stesso contribuisce ad alimentare. "Hope is proportioned to confidence", afferma l'erborista, "How much confidence you give me, so much hope do I give you".⁶⁰ Acquistando le azioni della società carbonifera, ad esempio, lo studente, il vecchio avaro e il mercante di campagna assecondano il proprio desiderio di arricchirsi. Quando invece il *confidence man* indossa la maschera dell'erborista è la speranza di un'insperata guarigione a far vacillare la resistenza del vecchio avaro, del malato di tisi e di Thomas Fry. Come negli sketch di Joseph Glover Baldwin che hanno per protagonista Ovid Bolus, il *confidence man* mistifica le tre virtù teologali per portare a termine le sue truffe.⁶¹ Nel romanzo di Melville, tuttavia, il truffatore fa esplicito riferimento alla dottrina cristiana e alle Scritture per manipolare la fiducia dei suoi interlocutori.⁶² I numerosi richiami alla virtù della speranza sono infatti funzionali a destare nelle sue vittime la prospettiva di una futura felicità e dunque ad intaccare il loro atteggiamento di diffidenza.

L'abilità del *confidence man* ricorda da vicino quella di Simon Suggs, un altro personaggio degli umoristi della frontiera. Secondo Johnson Jones Hooper, il

⁵⁹ Melville, *The Confidence-Man*, 99. L'intento parodico del passo è rilevato da Ruggero Bianchi, "Note", *Racconti della veranda; Il truffatore di fiducia*, a cura di Ruggero Bianchi (Milano: Mursia, 1991), 302n7; Hershel Parker e Mark Niemeyer, "Notes", *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Hershel Parker e Mark Niemeyer (New York: Norton, 2006), 105n7.

⁶⁰ Melville, *The Confidence-Man*, 81.

⁶¹ Reynolds, *Beneath the American Renaissance*, 455. Presentando il suo personaggio nello sketch "Ovid Bolus, Esq., Attorney at Law and Solicitor in Chancery: A Fragment" (1852) Baldwin osserva infatti: "How well he asserted the Spiritual over the Material! [...] What pious joy it gave him to see the days of the good Samaritan return, and the hard hand of avarice relax its grasp on land and negroes, pork and clothes, beneath the soft speeches and kind promises of future rewards—blending in the act the three cardinal virtues, Faith, Hope, and Charity; while, in the result, the chief of these three was Charity!" (5).

⁶² Le parole che l'uomo in lutto rivolge al mercante di campagna nel capitolo IV, "We are but clay, sir, potter's clay, as the good book says, clay, feeble, and too-yielding clay" (Melville, *The Confidence-Man*, 20), alludono ad esempio un passo del libro del profeta Isaia (64.8). In un capitolo successivo, l'uomo in grigio si congeda da una signora che ha elargito una generosa offerta citando la seconda lettera di San Paolo ai Corinzi (7.16): "You can say to me as the apostle said to the Corinthians, 'I rejoice that I have confidence in you in all things'" (45).

protagonista dei suoi sketch “possesses, in an eminent degree, the tact which enables a man to detect the *soft spots* in his fellow”.⁶³ Allo stesso modo, il truffatore melvilliano riesce a intuire i punti deboli dei suoi interlocutori e a sfruttarli per concludere i suoi imbrogli. Malgrado i dubbi e i sospetti iniziali, infatti, molti passeggeri concedono al truffatore la loro fiducia per assecondare speranze e desideri che in ultimo si rivelano più forti della circospezione esibita per difendersi da possibili imbrogli. È dunque proprio nell’incontro con l’identità cangiante del *confidence man* che il romanzo fa emergere la personalità complessa e a volte contraddittoria di molte delle sue vittime,⁶⁴ il cui comportamento è sempre in bilico tra gli opposti atteggiamenti di fiducia e diffidenza.

Nel corso del suo viaggio in Europa e nel Mediterraneo tra il 1856 e il 1857, Melville trascorre quasi un mese a Roma dove, il 7 marzo 1857, visita la Galleria Sciarra.⁶⁵ Tra i dipinti che colpiscono la sua attenzione c’è l’opera di Caravaggio nota con il titolo “I bari”, ora esposta al Kimbell Art Museum di Fort Worth, in Texas. Melville annota brevemente nel suo diario di viaggio: “The Cheating Gamblers (Honesty & Knavery—the self-possession & confidence of knavery—the irresolution & perplexity of honesty)”.⁶⁶ Melville coglie dunque anche nel dipinto di Caravaggio una delle dinamiche che contraddistinguono il suo romanzo. L’interazione con il truffatore mette infatti in atto nelle sue vittime una combattuta rinegoziazione dell’identità che porta i personaggi ad affrontare, spesso senza averne piena consapevolezza, conflitti morali sopiti o comunque non del tutto risolti. Come afferma il *confidence man*, “self-knowledge is thought by some not so easy”⁶⁷ e il successo della sua strategia ne è la conferma. Pitch, misantropo apparentemente incrollabile nelle sue convinzioni – “My name is Pitch; I stick to what I say”,⁶⁸ ripete il personaggio in due occasioni – si lascia ad esempio convincere a nutrire “some small, limited—some faint conditional degree of

⁶³ Hooper, *Adventures of Captain Simon Suggs*, 12.

⁶⁴ Joyce Sparer Adler, *War in Melville’s Imagination* (New York: New York UP, 1981), 112.

⁶⁵ Hershel Parker, *Herman Melville: A Biography. Volume 2, 1851-1891* (Baltimore: Johns Hopkins UP, 1996), 324-27.

⁶⁶ Herman Melville, *Journals*, a cura di Howard C. Horsford (Evanston: Northwestern UP and Newberry Library, 1989), 109.

⁶⁷ Melville, *The Confidence-Man*, 19.

⁶⁸ *Ivi*, 117, 126.

confidence”⁶⁹ nel garzone che il *confidence man* gli propone, accordando al contempo la sua fiducia al truffatore, cui consegna tre dollari, sebbene “somewhat reluctantly”.⁷⁰ Per converso, il pastore episcopaliano e il mercante di campagna mostrano sospetti e dubbi che in parte ridimensionano la loro adesione al modello di fiducia incondizionata auspicato dal *confidence man* e raccomandato da San Paolo.⁷¹ Dopo aver dubitato dell’identità di Guinea, il pastore affida le sue elemosine all’uomo in grigio perché le porti al mendicante, ma quando sta per contribuire con un’offerta all’ospizio dei Seminole, il germe del sospetto sembra nuovamente avere la meglio sul suo slancio filantropico: “After a pause, the clergyman was irresolutely putting his hand in his pocket, caught by something in his companion’s expression, he eyed him inquisitively, almost uneasily”.⁷² Anche la fiducia del mercante di campagna Henry Roberts, beffato dal *confidence man* in tre occasioni,⁷³ vacilla in più di una circostanza. Roberts si mostra infatti diffidente nei confronti dell’uomo in lutto e sospetta dell’onestà dei giocatori di carte seduti al tavolo verde. Nel capitolo XIII, senza che per altro abbia sentore di essere stato ingannato, Roberts si lascia andare ad amare considerazioni sulla natura della fiducia e della speranza, e sul loro rapporto con la verità:

Ah, wine is good, and confidence is good; but can wine or confidence percolate down through all the stony strata of hard considerations, and drop warmly and ruddily into the cold cave of truth? Truth will not be comforted. Led by dear charity, lured by sweet hope, fond fancy essays this feat; but in vain; mere dreams and ideals, they explode in your hand, leaving naught but the scorching behind!⁷⁴

Le riflessioni del mercante esprimono lucidamente il rischio cui è esposto chi segue alla lettera i precetti paolini. Fiducia, carità e speranza non sono infatti necessariamente fondate sulla verità e coloro che dimenticano la distanza che

⁶⁹ *Ivi*, 127.

⁷⁰ *Ivi*, 128.

⁷¹ “[Charity] beareth all things, believeth all things, hopeth all things, endureth all things” (I Cor 13.7). Il passo è emblematicamente scritto dal *confidence man* su una lavagnetta nel primo capitolo del romanzo.

⁷² Melville, *The Confidence-Man*, 33.

⁷³ Il mercante di campagna offre le sue elemosine a Guinea (cap. III), concede un prestito all’uomo in lutto (cap. IV) e infine acquista le azioni della società carbonifera (cap. X).

⁷⁴ *Ivi*, 67.

separa le virtù cristiane dai principi che governano il mondo degli uomini sono destinati al disinganno.

L'indecisione delle vittime del *confidence man* testimonia dunque la natura complessa di un'identità che sfugge al sistema binario che oppone l'ingenuo filantropo all'accorto misantropo. L'atteggiamento iniziale di molti personaggi di fronte al *confidence man* si rivela infatti solo una maschera, un provvisorio e spesso non intenzionale occultamento del proprio io più profondo, messo in atto per fronteggiare le insidie dell'interazione sociale oppure per ostentare la propria adesione a precetti religiosi che non sono tuttavia intimamente accettati. A differenza degli sketch degli umoristi della frontiera, quindi, la contraffazione non riguarda solo la sfera delle apparenze, come la narrazione dell'imbroglio non mira a irridere l'ingenuità della vittima e l'inadeguatezza del suo comportamento. Le truffe del *confidence man* smascherano piuttosto il sistema di pose, convenzioni e ipocrisia su cui i personaggi basano la loro identità sociale.

Seguendo invece un *topos* piuttosto frequente nelle storie degli inganni di fiume, anche il *confidence man* melvilliano affronta durante il viaggio altri truffatori. Mentre indossa le vesti dell'erborista, egli riesce a convincere il finto reduce della Guerra con il Messico Thomas Fry ad acquistare tre scatole del suo prodigioso unguento. Poco più avanti, il *confidence man* incontra Charlie Noble, suo interlocutore principale quando veste i panni del cosmopolita. Nascondendo la propria identità dietro coltri di parole e i veli dell'apparenza, anche il suo antagonista adotta la posa del filantropo solo per meglio perseguire i suoi interessi. Come molti personaggi degli sketch ambientati a bordo dei battelli a vapore, tuttavia, Noble deve arrendersi alla maggiore astuzia del rivale. Dopo ore trascorse a discettare di fiducia, il *confidence man* ha infatti intuito le sue intenzioni e riesce a smascherare l'ipocrisia di Noble mettendo alla prova il suo spirito di carità. Di fronte alla richiesta di un prestito, Noble non può che abbandonare la maschera del filantropo e mostrare al suo interlocutore il volto della diffidenza fino ad allora subdolamente celato:

“None of your dear Charlies”, cried the other, springing to his feet, and buttoning up his coat, as if hastily to depart upon a long journey.

“Why, why, why?” painfully looking up.

“None of your why, why, whys!” tossing out a foot, “go to the devil, sir! Beggar, impostor!—never so deceived in a man in my life.”⁷⁵

Dopo un’ipocrita riconciliazione, che in apparenza rinnova l’atmosfera amichevole delle pagine precedenti, il cosmopolita ritorna su quanto accaduto e apostrofa Noble con una pungente frecciata, camuffata sotto le spoglie di un complimento: “You played your part better than I did mine; you played it, Charlie, to the life”.⁷⁶ Chiuso nel vicolo cieco che la sua stessa maschera ha contribuito a creare, Noble sancisce paradossalmente la vittoria del *confidence man* quando svela la sua vera identità.

Un altro tratto che accomuna i battelli degli umoristi della frontiera e il *Fidèle* è la totale eclissi della gerarchia di bordo di fronte alla minaccia rappresentata dai truffatori.⁷⁷ “Why will the captain suffer these begging fellows on board?”,⁷⁸ si chiede stizzito uno dei passeggeri quando è avvicinato dall’uomo in grigio. Il capitano, garante dell’ordine dell’imbarcazione, può essere solo invocato o, come all’inizio del romanzo, evocato con un fugace riferimento al suo ufficio, vuoto simulacro che impietosamente sottolinea la sua assenza, proprio nel momento in cui il *confidence man* sale a bordo: “He [The confidence man] held on his way along the lower deck until he chanced to come to a placard nigh the captain’s office, offering a reward for the capture of a mysterious impostor”.⁷⁹

Privi dell’autorità preposta a difenderli dalle derive dell’interazione sociale, i passeggeri del *Fidèle* appaiono abbandonati a loro stessi, “a fragmented grouping of diverse isolatoes, each continually moving away from home on a modern pilgrimage with no known end”.⁸⁰ “Here I am”, afferma il mendicante Thomas Fry, “drifting down stream like any other bit of wreck”.⁸¹ Allo stesso modo, l’uomo in lutto è descritto dal narratore, seppure con una chiara allusione ironica, come “an innocent outcast, wandering forlorn in the great valley of the Mississippi”.⁸² Il Grande Fiume e il battello diventano dunque nel romanzo uno

⁷⁵ Melville, *The Confidence-Man*, 179.

⁷⁶ *Ivi*, 181.

⁷⁷ Quando la gerarchia di bordo compare negli sketch degli umoristi della frontiera, come in “A Bully Boat and a Brag Captain” (1845) di Solomon Franklin Smith e in “Picked Up!” (1846) di John S. Robb, il capitano e il suo vice non difendono i passeggeri dai truffatori, ma sono essi stessi vittime e artefici di imbrogli. Per l’analisi dei due sketch si veda *supra*, 220-23.

⁷⁸ *Ivi*, 28.

⁷⁹ *Ivi*, 3.

⁸⁰ Peter Gibian, “Cosmopolitanism and Traveling Culture”, *A Companion to Herman Melville*, 32.

⁸¹ Melville, *The Confidence-Man*, 97.

⁸² *Ivi*, 63.

spazio ai limiti della civiltà, in cui alcuni personaggi trovano rifugio nel loro continuo vagabondare. Per gli altri, il Mississippi è invece un mobile crocevia, dove le norme e le convenzioni sociali sono spesso disattese. Descrivendo l'eccentrico vestiario del cosmopolita, il narratore osserva ad esempio che i suoi abiti “almost anywhere than on the liberal Mississippi, used to all sorts of fantastic informalities, might [...] have looked, if anything, a little out of the common”.⁸³ Come riconoscono il *confidence man* e una delle sue vittime, inoltre, sul Grande Fiume il mondo degli affari obbedisce a regole meno vincolanti: “‘Along the Mississippi, you know, business is not so ceremonious as at the East.’ ‘True’, returned the merchant”.⁸⁴

La provenienza e la destinazione dei passeggeri del *Fidèle*, come del resto le ragioni del loro viaggio, sono quasi sempre ignote al lettore che, nel ricostruire l'identità dei personaggi, deve confrontarsi con un narratore esitante ed enigmatico.⁸⁵ L'assenza della gerarchia di bordo nel novero dei personaggi del romanzo trova quindi eco sul piano diegetico nella scelta di un narratore che, come nota Gary Lindberg, “is not trustworthy in the sense, say, of Jane Austen’s tellers, but then again [...] isn’t unreliable either. Like the world he presents to us, he simply lacks authority”.⁸⁶ Affidando la caratterizzazione dei suoi personaggi al

⁸³ *Ivi*, 131.

⁸⁴ *Ivi*, 22.

⁸⁵ Le uniche eccezioni sono rappresentate dal mercante di campagna, abitante di Wheeling, allora in Virginia e oggi in West Virginia, da Thomas Fry, originario di New York, e dal cacciatore del Missouri Pitch. La provenienza di Charlie Noble è invece dedotta dal narratore, che riconduce il suo atteggiamento alla brusca schiettezza tipica degli abitanti dell'Ovest (*ivi*, 139). L'unico personaggio che racconta le ragioni del suo viaggio è Pitch, seppure non ne indichi la destinazione: “I’m now on the road to get me made some sort of machine to do my work. Machines for me” (*ivi*, 116). Deluso dai trentacinque garzoni che hanno lavorato per lui e, più in generale amareggiato dal comportamento degli esseri umani, Pitch ha infatti deciso di affidarsi alla tecnologia per sbrigare i lavori più faticosi della sua fattoria.

⁸⁶ Lindberg, *The Confidence Man*, 19. In “*The Confidence-Man: A Knavishly-Packed Deck*”, *Studies in American Fiction* 8.1 (1980), Steven E. Kemper osserva che “the narrator of *The Confidence-Man* provides the key to understanding Melville’s changed attitudes about the abilities of fiction, language, and individual perception to embody experience truthfully” (25). Questa linea interpretativa è ripresa in “Melville’s Comic Debate: Geniality and the Aesthetics of Repose”, *American Literature* 55.2 (1983), da John Bryant. Lo studioso rileva infatti che molte opere narrative di Melville dopo *Moby-Dick* sono accomunate dalla presenza di un “‘tainted’ omniscient speaker” (159) che rifiuta di orientare il giudizio dei lettori. “After silencing the Ishmaelian voice in his fiction”, scrive Bryant in una monografia successiva, “Melville devised radically distant narrators who, by the very nature of their distancing, stood for (rather than spoke about) an uncommunicative universe, and thereby forced readers to enact for themselves the drama of doubt and belief” (*Melville and Repose*, 20).

dialogo,⁸⁷ Melville crea infatti “for his readers a situation analogous to the problem of reading Life”.⁸⁸ Il frequente utilizzo di circonlocuzioni, incisi e litoti nelle descrizioni dell’aspetto dei personaggi e nell’interpretazione delle loro azioni testimonia l’impossibilità, anche per il narratore, di fissare l’identità dei viaggiatori in un nucleo di significato univoco e stabile.⁸⁹ Nel primo capitolo, ad esempio, la reazione della folla all’arrivo della prima incarnazione del *confidence man* è raccontata in un periodo sintatticamente complesso, in cui la prosa di Melville procede per aggiunte successive che cercano di precisare la portata di quanto è stato già detto, producendo tuttavia in questo modo significativi slittamenti di significato. Attraverso una litote, aggettivi e avverbi, inoltre, il narratore attenua la portata di affermazioni che, nel complesso, non sembrano mai giungere a una compiuta e definitiva formulazione:

As, in gaining his place, some little perseverance, *not to say* persistence, of a *mildly* inoffensive sort, had been unavoidable, *it was not with* the best relish that the crowd regarded his apparent intrusion; *and upon a more attentive survey*, perceiving no badge of authority about him, *but rather something quite the contrary*—he being of an aspect so singularly innocent; an aspect too, which they took to be *somehow* inappropriate to the time and place, and inclining to the notion that his writing was *of much the same sort*: in short, taking him for some strange kind of simpleton, harmless *enough*, *would he* keep to himself, *but not wholly* unobnoxious as an intruder—they made no scruple to jostle him aside; while one, less kind than the rest, *or more of a wag*, by an unobserved stroke, dexterously flattened down his fleecy hat upon his head.⁹⁰

Anche quando l’espressione “in short” lascerebbe attendere una sintesi delle posizioni precedenti e il dipanarsi della complessità concettuale e sintattica, il periodo prosegue alla ricerca di quella aderenza tra linguaggio e realtà che viene

⁸⁷ Bryant, *Melville and Repose*, 246.

⁸⁸ John Paul Wenke, *Melville’s Muse: Literary Creation & the Forms of Philosophical Fiction* (Kent: Kent State UP, 1995), 200.

⁸⁹ Nel suo studio dei frammenti manoscritti del *Confidence-Man*, Elizabeth S. Foster conclude che le scelte lessicali e sintattiche delle revisioni di Melville sono andate nella direzione dell’*understatement* (“Appendix”, *The Confidence-Man*, 376-77). Anche l’analisi di Watson G. Branch, Hershel Parker, Harrison Hayford e Alma A. MacDougall contenuta nella “Historical Note” della Northwestern-Newberry Edition del romanzo, sottolinea che *The Confidence-Man* “is written in a stylized prose notable for its hedging qualifications that take away with one word or phrase much or sometimes all of what is given in another” (256).

⁹⁰ Melville, *The Confidence-Man*, 4. Il corsivo è di chi scrive.

conseguita solo nell'accento finale al colpo sferrato sul cappello del *confidence man*. Diversamente da quanto avviene negli sketch della frontiera, la voce del narratore del romanzo di Melville non chiarisce in modo certo e inequivocabile i segni che essa stessa porta all'attenzione del lettore, indirizzandone l'interpretazione. Come afferma John G. Cawelti, nel corso dell'opera, "the reader is confronted with a vast maze of conflicting clues", che contribuiscono a plasmare la visione di una realtà "ultimately inscrutable and ambiguous".⁹¹

La stessa strategia è adottata da Melville nella rappresentazione del paesaggio. Come osserva Cinzia Schiavini, infatti, "Melville avoids any realistic representation of the setting throughout all the novel".⁹² Questa scelta stilistica appare significativa perché Melville conosceva per esperienza diretta il paesaggio descritto nel romanzo. Aveva infatti viaggiato lungo il Mississippi nell'estate del 1840, mentre era ospite con l'amico Ely Fly dello zio Thomas Melvill a Galena, e aveva probabilmente percorso il Grande Fiume nel tragitto di ritorno.⁹³ Le rive del Mississippi e il fiume stesso compaiono tuttavia nella struttura prevalentemente dialogica del romanzo in brevi e rari interludi, in cui il referente spaziale è

⁹¹ John G. Cawelti, "Some Notes on the Structure of *The Confidence-Man*", *American Literature* 29.3 (1957): 281.

⁹² Schiavini, "Invisible Rivers", 301.

⁹³ La ricostruzione del viaggio di Melville nell'Ovest si rivela estremamente complessa. Non disponendo della corrispondenza dell'autore o di altre fonti che contengano informazioni precise sui suoi spostamenti, gli studiosi basano infatti le loro ipotesi soprattutto sui riferimenti geografici contenuti nel corpus melvillianico, in particolare in *The Confidence-Man* e nella poesia "Trophies of Peace – Illinois in 1840", pubblicata postuma nel 1924. Vedi Leon Howard, *Herman Melville* (Berkeley: U of California P, 1951), 36; Jay Leyda, *The Melville Log: A Documentary Life of Herman Melville, 1819-1891* (New York: Gordian, 1969), I, 107; John W. Nichol, "Melville and the Midwest", *PMLA* 66.5 (1951): 613; Hershel Parker, *Herman Melville: A Biography. Volume 1, 1819-1851* (Baltimore: Johns Hopkins UP, 1996), 177-78. Secondo Howard (*Herman Melville*, 34-35), Nichol ("Melville", 615-16) e Parker (*Herman Melville*, I, 171-76), Melville e Fly partono da Albany tra la fine di maggio e l'inizio di giugno. I due viaggiano dapprima sull'Erie Canal fino a Buffalo e da qui si imbarcano sui battelli a vapore che collegano le città dei Grandi Laghi. Giunti a Chicago, attraversano la prateria in diligenza, arrivando a Galena a luglio. Leyda (*The Melville Log*, I, 107), Parker (*Herman Melville*, I, 177) e Nichol ("Melville", 620) ritengono probabile che, nel corso dell'estate, Melville abbia compiuto un'escursione lungo il Mississippi fino alle Falls of St. Anthony, nei pressi dell'odierna Minneapolis, "and perhaps a little beyond" (Parker, *Herman Melville*, I, 177). Melville e Fly ripartono da Galena tra la fine di luglio e l'inizio di agosto (Nichol, "Melville", 620; Parker, *Herman Melville*, I, 179) o, al più tardi, in autunno (Howard, *Herman Melville*, 37). I due amici percorrono dapprima il Mississippi in battello fino a Cairo per poi risalire l'Ohio fino a Wheeling, proseguendo infine verso casa via terra (Howard, *Herman Melville*, 37; Nichol, "Melville", 620; Parker, *Herman Melville*, I, 178). Per una ricostruzione della storia di Thomas Melvill e della città di Galena si rimanda al saggio di G. Thomas Tanselle "Herman Melville's Visit to Galena in 1840", *Journal of the Illinois State Historical Society* 53.4 (1960): 376-88. Per l'analisi dell'importanza di Galena nelle rotte dei battelli a vapore si veda *supra*, 78.

paragonato a una realtà geografica altra oppure filtrato attraverso una lente deformante che riconduce il dato sensibile a una elusiva dimensione simbolica. La prima descrizione del Mississippi, introdotta nel secondo capitolo, è ad esempio mediata attraverso il rimando a uno spazio esotico, quella della Cina imperiale, che ha l'effetto, secondo Clark Davis, di avvolgere il fiume e il battello "in the realm of distant legend":⁹⁴

The great ship-canal of Ving-King-Ching, in the Flowery Kingdom, seems the Mississippi in parts, where, amply flowing between low, vine-tangled banks, flat as tow-paths, it bears the huge toppling steamers, bedizened and lacquered within like imperial junks.⁹⁵

L'accostamento del Mississippi e dei battelli a vapore al mondo della Cina imperiale è inoltre inserito in un contesto che sovverte il rapporto di somiglianza tra i termini del confronto, facendone in ultimo risaltare le differenze. Nelle parole del narratore, il Mississippi assomiglia infatti al Ving-King-Ching solamente in alcuni tratti, e le imbarcazioni, nonostante siano ornate e decorate come giunche imperiali, sono allo stesso tempo descritte come enormi e traballanti. L'analogia è ulteriormente minata dalla frase che segue, in cui il *Fidèle* viene paragonato a uno sgraziato forte galleggiante: "Pierced along its great white bulk with two tiers of small embrasure-like windows, well above the waterline, the *Fidèle*, though, might at distance have been taken by strangers for some whitewashed fort on a floating isle".⁹⁶ Come osserva John Paul Wenke a proposito del linguaggio del narratore, Melville "creates a domain of oblique, recalcitrant signification"⁹⁷ che rende la sua prosa, anche nelle rare descrizioni, elusiva o perfino contraddittoria. Diversamente da quanto avviene nei resoconti di viaggio di autori come Giacomo Costantino Beltrami e Frances Trollope, che introducono paragoni tra la realtà americana e quella d'oltreoceano per meglio illustrare ai lettori le somiglianze tra il paesaggio incontrato e luoghi familiari o comunque noti, le similitudini e le metafore di Melville contribuiscono spesso a rendere il referente geografico ancora più misterioso ed enigmatico.

In un passo successivo, il fiume e il paesaggio diventano oggetto di una descrizione che il narratore stesso avvicina a una visione onirica:

⁹⁴ Davis, *After the Whale*, 91.

⁹⁵ Melville, *The Confidence-Man*, 8.

⁹⁶ *Ibidem*.

⁹⁷ Wenke, *Melville's Muse*, 200.

The sky slides into blue, the bluffs into bloom; the rapid Mississippi expands; runs sparkling and gurgling, all over in eddies; one magnified wake of a seventy-four. The sun comes out, a golden huzzar, from his tent, flashing his helm on the world. All things, warmed in the landscape, leap. Speeds the daedal boat as a dream.⁹⁸

Le immagini del cielo, delle acque del Mississippi e delle sue sponde si susseguono in rapida sequenza, contribuendo a formare nel lettore la percezione di una realtà dinamica e instabile. La comparsa della luce del sole rende il quadro complessivo ancora più sfocato e indefinito, facendo perdere agli elementi del paesaggio i loro abituali legami con lo spazio che li circonda. La radiosa e ammaliante rappresentazione della natura è tuttavia seguita, già nel capitolo successivo, da una descrizione antitetica, in cui la luce del sole è sostituita da un'oscurità impenetrabile e minacciosa. Proprio mentre l'erborista decanta la natura benevola e salvifica della natura, il narratore introduce una cupa descrizione del paesaggio che circonda il battello in uno dei suoi approdi:

Just then the boat touched at a houseless landing, scooped, as by a land-slide, out of sombre forests; back through which led a road, the sole one, which, from its narrowness, and its being walled up with story on story of dusk, matted foliage, presented the vista of some cavernous old gorge in a city, like haunted Cock Lane in London.⁹⁹

In questo contesto desolato e inospitale, la presenza umana e gli elementi antropici iscritti nel paesaggio sono soverchiati dalla forza nefasta dell'ambiente. La strada che si inoltra nella foresta è infatti assediata dalla vegetazione circostante, mentre l'aspetto fisico dell'uomo che sale a bordo del battello appare segnato dal contatto con la natura inclemente del luogo:

Issuing from that road, and crossing that landing, there stooped his shaggy form in the door-way, and entered the ante-cabin, with a step so burdensome that shot seemed in his pockets, a kind of invalid Titan in homespun; his beard blackly pendant, like the Carolina-moss, and dank with cypress dew; his countenance tawny and shadowy as an iron-ore country in a clouded day.¹⁰⁰

In un passo successivo, il paesaggio è invece emblematicamente rimosso dal testo. Unici referenti spaziali che contraddistinguono Cairo sono infatti le paludi in cui è

⁹⁸ Melville, *The Confidence-Man*, 77.

⁹⁹ *Ivi*, 85.

¹⁰⁰ *Ivi*, 85.

immersa la cittadina. Malattie, miseria e morte diventano, con una beffarda personificazione, entità mortifere, dominatrici incontraste di uno spazio da cui anche gli esseri umani sono stati estromessi:

At Cairo, the old established firm of Fever & Ague is still settling up its unfinished business; that Creole grave-digger, Yellow Jack—his hand at the mattock and spade has not lost its cunning; while Don Saturninus Typhus taking his constitutional with Death, Calvin Edson and three undertakers, in the morass, snuffs up the mephitic breeze with zest.

In the dank twilight, fanned with mosquitoes, and sparkling with fire-flies, the boat now lies before Cairo. She has landed certain passengers, and tarries for the coming of expected ones. Leaning over the rail on the inshore side, the Missourian eyes through the dubious medium that swampy and squalid domain [...]. He bethinks him that the man with the brass-plate was to land on this villainous bank, and for that cause, if no other, begins to suspect him.¹⁰¹

Come alcuni critici hanno notato, l'ambiente infernale che accoglie i passeggeri nella sosta a Cairo ricorda da vicino la descrizione che Dickens aveva dato della cittadina in *American Notes for General Circulation* (1842), in parte ripresa in *Martin Chuzzlewit* (1844) per tratteggiare il paesaggio fluviale nei pressi dell'insediamento di Eden.¹⁰² Se tuttavia nelle opere di Dickens le rappresentazioni del Mississippi sono accomunate da un senso di squallore e di decadimento fisico e morale, nel romanzo di Melville il paesaggio e la natura del Grande Fiume sfuggono a una lettura univoca. In un gioco di continue rifrazioni, il narratore offre infatti quattro diversi volti del Mississippi, quasi volesse creare un *continuum* con l'identità sfuggente del *confidence man*. La natura ibrida e dunque difficilmente definibile del Mississippi è del resto affermata dal narratore fin dalle prime pagine del romanzo, nel passo in cui l'origine composita delle acque del fiume è paragonata al flusso eterogeneo dei viaggiatori del *Fidèle*. Non meno del truffatore, infatti, la natura è un interlocutore proteiforme e inafferrabile, pronta a beffare chi crede di conoscerla o

¹⁰¹ *Ivi*, 129.

¹⁰² Il divertente aneddoto raccontato da Eleanor Melville Metcalf in *Herman Melville: Cycle and Epicycle* (Cambridge: Harvard UP, 1953) testimonia che Melville avesse letto il romanzo di Dickens (205). Tra gli studiosi che considerano le opere di Dickens possibili fonti per *The Confidence-Man* si ricordano Watson G. Branch et al., "Historical Note", 281-82; Parker, "Backgrounds and Sources", 246-47; Sealts, *Melville's Reading*, 66; John W. Shroeder, "Sources and Symbols for Melville's *Confidence-Man*", *PMLA* 66.4 (1951): 366. Per un'analisi delle descrizioni del Mississippi nelle due opere di Dickens si veda *supra*, 137-40.

chi è disposto a fidarsi delle apparenze.¹⁰³ La propensione della natura al raggiro sembra inscritta nel paesaggio stesso, come sembra testimoniare il curioso nome del promontorio che sorge nei pressi di Cairo e che il *confidence man* saluta chiamandolo “the Devil’s Joke”.¹⁰⁴ Nel dialogo con l’erborista, il cacciatore del Missouri Pitch ostenta nei confronti della natura la stessa diffidenza che nutre per gli esseri umani:

*I have confidence in nature? I? I say again there is nothing I am more suspicious of. I once lost ten thousand dollars by nature. Nature embezzled that amount from me; absconded with ten thousand dollars’ worth of my property; a plantation on this stream, swept clean away by one of those sudden shiftings of the banks in a freshet; ten thousand dollars’ worth of alluvion thrown broad off upon the waters.*¹⁰⁵

L’inganno assume dunque nel romanzo dimensioni cosmiche e minacciose. Come testimoniano i ripetuti imbrogli di cui rimane vittima il mercante di campagna, neppure l’esperienza riesce a fornire una base solida su cui gli esseri umani possano fondare la loro condotta. Di fronte all’indecifrabilità del reale, l’uomo è costretto a scegliere tra i due opposti atteggiamenti di fiducia e diffidenza che, per Melville, risultano in ultimo ugualmente problematici. Mentre infatti la morale implicita degli sketch della frontiera invita il lettore a diffidare dei suoi simili, la posizione di Melville è decisamente più complessa. La fiducia incondizionata permette infatti all’uomo di aderire ai principi assoluti delle Scritture, esponendolo tuttavia al rischio dell’inganno e alla sofferenza della sua scoperta.¹⁰⁶ D’altra parte, la diffidenza riesce a prevenire la beffa, ma condanna l’uomo alla solitudine e tradisce i principi del genuino Cristianesimo cui la vita dovrebbe ispirarsi.¹⁰⁷ Il viaggio narrativo del *Fidèle* si conclude dopo appena un giorno di navigazione, lasciando nella sua scia l’eco di un’amara risata.

¹⁰³ Nel capitolo XXVII, in un passo della storia raccontata da Charlie Noble al cosmopolita, il Mississippi diventa teatro dell’agguato teso da John Moredock alla banda di nativi che aveva sterminato la sua famiglia.

¹⁰⁴ Melville, *The Confidence-Man*, 128.

¹⁰⁵ *Ivi*, 108.

¹⁰⁶ Nel saggio “Prudence”, contenuto nella raccolta *Essays: First Series* (1841), Ralph Waldo Emerson invita gli uomini a fidarsi dei loro simili: “Trust men and they will be true to you; treat them greatly, and they will show themselves great, though they make an exception in your favor to all their rules in trade” (in *Essays and Lectures*, 365). L’opinione di Melville, influenzata dal suo fervente Calvinismo, è contenuta in una nota a margine del suo volume dell’opera: “God help the poor fellow who squares his life according to this” (cit. in William Braswell, “Melville as a Critic of Emerson”, *American Literature* 9.3 [1937]: 329).

¹⁰⁷ Nel Sermone della montagna, considerato da Melville uno dei pilastri del Cristianesimo (Braswell, “Melville”, 330), Gesù afferma: “Give to him that asketh thee, and from him that would borrow of thee turn not thou away” (Mt 5.42).

CONCLUSIONE

Pur nelle differenze che li contraddistinguono, i testi presi in esame contribuiscono ad inscrivere i fiumi dell'Ovest nella categoria spaziale della liminalità. Lungo questi corsi d'acqua, i viaggiatori fanno infatti esperienza di uno spazio che è al contempo soglia e confine tra realtà che essi percepiscono come distinte. Il viaggio, osserva il sociologo Giovanni Gasparini, è di per sé un “fenomeno interstiziale in senso stretto, dal momento che si svolge nello spazio ed è compreso normalmente tra una partenza e un arrivo”.¹ In questa ottica, i fiumi dell'Ovest rappresentano un *limen*, una soglia che conduce a spazi altri, una strada da percorrere per giungere alla destinazione prescelta. I fiumi costituiscono tuttavia anche un *limes*, un confine che separa i viaggiatori dall'alterità paesaggistica e umana delle rive circostanti, con cui essi riescono ad entrare in contatto diretto solo in occasione delle soste dell'imbarcazione. Ben più drammatico è il ruolo che l'Ohio riveste fino alla Guerra Civile. Per gli afroamericani, ma anche per alcuni convinti abolizionisti come Harriet Martineau, il fiume è infatti il confine che gli schiavi fuggiaschi devono varcare per raggiungere la libertà, ma anche una frontiera interna che divide gli Stati Uniti.

Come l'analisi delle pagine precedenti ha mostrato, i fiumi dell'Ovest e le imbarcazioni che ne solcano le acque sono soprattutto un mobile crocevia che permette ai viaggiatori di incontrare la diversità culturale che contraddistingue la società del battello. L'interazione che si realizza lungo i fiumi dell'Ovest non implica tuttavia la mancanza di gerarchie – si pensi ad esempio a quella che vige tra il personale dei battelli e alla rigida separazione che divide su molte imbarcazioni i passeggeri di prima classe da quelli meno abbienti – né comporta l'annullamento delle radicali disuguaglianze legittimate dall'istituto della schiavitù. Nondimeno, il corpus dei testi analizzati denota una latente ma diffusa preoccupazione nei confronti di un sistema, quello democratico, che sembra aver minato il concetto stesso di autorità. L'inettitudine, la connivenza e, in alcuni casi, la simbolica assenza

¹ Giovanni Gasparini, *Interstizi. Una sociologia della vita quotidiana* (Roma: Carocci, 2002), 16-17.

di molti capitani di fronte alla disonestà di bari e truffatori testimoniano infatti la deriva predatoria che l'interazione sociale ha assunto nell'Ovest e l'incapacità del potere centrale di arginarne l'azione. Le modalità dell'interazione a bordo sono del resto quasi sempre orientate alla contrapposizione, se non allo scontro diretto. Molti viaggiatori europei, soprattutto inglesi, denunciano infatti le maniere brusche e poco raffinate degli americani, mentre questi, a loro volta, criticano l'atteggiamento altezzoso e paternalista mostrato nei loro confronti e per le istituzioni del Paese. Come nel caso degli abitanti del Kentucky e dei cittadini dell'Est, inoltre, la narrazione degli incontri che hanno luogo sulle imbarcazioni dell'Ovest corrobora spesso stereotipi e pregiudizi sugli abitanti di alcuni Stati o di intere regioni, facendo emergere la conflittualità tra le diverse anime della nazione e la sua identità frammentaria.

I fiumi dell'Ovest non sono solo uno spazio di incontro tra diverse identità. La commistione culturale che regna a bordo dei battelli trova nella narrativa degli umoristi della frontiera e nel *Confidence-Man* melvilliano una profonda eco sul piano dell'identità individuale. Le burle e gli imbrogli che contraddistinguono le opere analizzate negli ultimi due capitoli del presente lavoro poggiano infatti su un concetto di identità fluido, continuamente messo in discussione. Se, tuttavia, negli sketch umoristici il travestimento e l'imbroglio sono utilizzati per mettere alla berlina l'eccessiva credulità delle vittime ed esaltare la vitale creatività dei truffatori, nel romanzo di Melville la proteiforme identità del protagonista mina la stessa nozione di verità o, quanto meno, la capacità degli uomini di discernerla.

Per molti versi, le narrazioni di fiume condividono le caratteristiche che Michail Bachtin ha individuato per il cronotopo della strada:

La strada è, per eccellenza, il luogo degli incontri casuali. Sulla strada ("sulla strada maestra") si intersecano in un punto temporale e spaziale le vie spaziali e temporali delle persone più svariate, rappresentanti di tutti i ceti, le condizioni, le fedi, le nazionalità, le età. Qui possono incontrarsi per caso persone che normalmente sono disunte dalla gerarchia sociale e dalla lontananza spaziale, qui può sorgere qualsiasi contrasto e possono scontrarsi e intrecciarsi vari destini.²

² Michail Bachtin, "Le forme del tempo e del cronotopo nel romanzo", *Estetica e romanzo*, trad. it. di Clara Strada Janovic (Torino: Einaudi, 1979), 390-91.

Eppure, diversamente dalla strada, molti testi riflettono l'insondabile mistero della natura che il fiume rappresenta, trasformandolo in un antagonista per personaggi e viaggiatori, e dunque nel capriccioso arbitro del destino dei singoli e delle fila della narrazione. Correnti vorticosi, piene distruttive, *snags*, banchi di sabbia e repentini cambiamenti nella morfologia delle rive sono tra le cause che rendono la navigazione sui fiumi dell'Ovest un'esperienza avventurosa e fuori dall'ordinario. Solo l'eroe del fiume Mike Fink riesce a domare le insidie della *wilderness* grazie alle sue doti sovrumane, ma quando l'Ovest inizia a cantarne le gesta queste appartengono già a un recente passato, pronto per essere trasformato in mito di fondazione. L'eredità di Fink viene colta dai piloti e dai capitani dei battelli a vapore, anche se i nuovi protagonisti della vita di fiume non possiedono la sua forza poderosa, né la sua mira infallibile. Simboli insieme al battello al vapore dell'avanzata del progresso nei territori dell'Ovest, piloti e capitani della narrativa umoristica della frontiera parlano tuttavia la sua stessa lingua, un vernacolo spesso iperbolico che rompe con le convenzioni della tradizione letteraria del tempo, una lingua che non molti anni dopo avrà la voce di Huckleberry Finn.

Alla luce della pervasività dell'immaginario letterario di fiume nel primo Ottocento, studi futuri potrebbero esaminare l'iconografia dei fiumi dell'Ovest nello stesso arco di tempo. Un'analisi all'opera pittorica di George Caleb Bingham e di John Banvard permetterebbe infatti di integrare in modo proficuo i risultati ottenuti dal presente studio. Un ulteriore spunto di ricerca potrebbe portare ad approfondire il confronto, in parte avviato nel primo capitolo, tra l'eroe di fiume Mike Fink e i protagonisti della narrativa western dell'Ottocento, al fine di determinare eventuali convergenze anche nella rappresentazione dello spazio dell'Ovest. In ultimo, l'analisi delle rappresentazioni letterarie di fiume potrebbe proseguire esaminando opere letterarie del tardo Ottocento e del Novecento, con lo scopo di verificare la persistenza dei motivi, dei simboli e dei personaggi analizzati in queste pagine. Il viaggio sui fiumi dell'Ovest prosegue, "past the 'snag' and 'sawyer'".³

³ Thorpe, "The Disgraced Scalp-Lock", 69.

OPERE CITATE

Testi primari

Anderson, John Q., a cura di, *With the Bark On: Popular Humor of the Old South* (Nashville: Vanderbilt UP, 1967).

Arese, Francesco, *Da New York al selvaggio West nel 1837*, a cura e trad. it. di Luisa Cetti (Palermo: Sellerio, 2001).

- - -, “Notes d’un voyage dans les prairies et dans l’intérieur de l’Amérique septentrionale”, *Vita di Francesco Arese con documenti inediti*, a cura di Romualdo Bonfadini (Torino: Roux, 1894), 445-544.

Avery, Samuel Putnam, a cura di, *The Harp of a Thousand Strings: Or, Laughter for a Lifetime* (New York: Dick, 1858).

Baldwin, Joseph Glover, “Ovid Bolus, Esq., Attorney at Law and Solicitor in Chancery: A Fragment”, *Southern Literary Messenger* 18.7 (luglio 1852), in Joseph Glover Baldwin, *The Flush Times of Alabama and Mississippi: A Series of Sketches* (New York: Appleton, 1853), 1-19.

“A Bear Story”, *Spirit of the Times* (15 aprile 1848), in Hudson, a cura di, *Humor of the Old Deep South*, 294-96.

Beltrami, Giacomo Costantino, *La découverte des sources du Mississippi et de la Rivière Sanglante* (Nouvelle-Orléans: Levy, 1824).

Bennett, Emerson, “The Gamblers Outwitted”, *Forest and Prairie; or, Life on the Frontier* (Philadelphia: Potter, 1860), 125-34.

- - -, *Mike Fink: A Legend of the Ohio* (1848; Cincinnati: James, 1852).

The Bible: Authorized King James Version with Apocrypha, a cura di Robert Carroll e Stephen Prickett (Oxford: Oxford UP, 2008).

Blair, Walter, e Franklin J. Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator: The Growth of the Mike Fink Legend* (Chicago: U of Chicago P, 1956).

- Botkin, B.A., a cura di, *A Treasury of Mississippi River Folklore: Stories, Ballads, Traditions and Folkways of the Mid-American River Country* (New York: Crown, 1955).
- Brackenridge, Henry Marie, *Recollections of Persons and Places in the West* (Philadelphia: Kay, 1834).
- Brown, John Mason, "A Trip to the Northwest in 1861", *Filson Club Historical Quarterly* 24.20 (aprile 1950): 103-36.
- Brown, William Wells, *Narrative of William W. Brown, a Fugitive Slave. Written by Himself* (Boston: Antislavery Office, 1847).
- Burke, Thomas A., a cura di, *Polly Peablossom's Wedding: And Other Tales* (Philadelphia: Peterson, 1851).
- Burnham, George P. [The Young 'Un], "Driving a Parson Ashore", *Madison Express* (15 dicembre 1846), in George P. Burnham e Francis Alexander Durivage, *Stray Subjects, Arrested and Bound Over: Being the Fugitive Offspring of the "Old 'Un" and the "Young 'Un"* (Philadelphia: Carey, 1848), 109-14.
- - -, "The Steamboat Captain Who Was Averse to Racing", *Spirit of the Times* (16 maggio 1846), in Porter, a cura di, *A Quarter Race in Kentucky*, 125-29.
- Cassedy, Ben, *History of Louisville, from Its Earliest Settlement to the Year 1852* (Louisville: Hull, 1852).
- Catlin, George, *Letters and Notes on the Manners, Customs, and Condition of the North American Indians* (London: Catlin, 1841).
- "The Celebrated Mike Fink Attacked by a Wolf While Fishing in the Mississippi", *Crockett Almanac, 1853* (Philadelphia: Fisher, 1852), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 211-12.
- Cist, Charles, "The Last of the Girtys", *Western Literary Journal and Monthly Review* 1.4 (febbraio 1845), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 269.
- Clark, Thomas D., a cura di, *The Rampaging Frontier: Manners and Humors of Pioneer Days in the South and the Middle West* (1939; Bloomington: Indiana UP, 1964).
- Cohen, Hennig, e William B. Dillingham, a cura di, *Humor of the Old Southwest*, 3^a ediz. (Athens: U of Georgia P, 1994).
- "Col. Crockett Beat at a Shooting Match", *The Crockett Almanac, 1840* (Nashville: Harding, 1839), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 65-66.

- Condict, Lewis, "Journal of a Trip to Kentucky in 1795", *Proceedings of the New Jersey Historical Society* 4 (1919): 108-27.
- Cowell, Joseph L., *Thirty Years Passed among the Players in England and America* (New York: Harper, 1844).
- Crawfish, "The Wrong Berth", *Spirit of the Times* (26 ottobre 1850), in Anderson, a cura di, *With the Bark On*, 37-39.
- Crockett, David, *A Narrative of the Life of David Crockett, of the State of Tennessee*, 6^a ediz. (Philadelphia: Carey, 1834).
- Dickens, Charles, *American Notes for General Circulation*, 2 voll. (London: Chapman, 1842).
- - -, *The Life and Adventures of Martin Chuzzlewit* (London: Chapman, 1844).
- - -, *The Domestic Manners of Americans; or Characteristic Sketches of the People of the United States. By Recent Travellers* (Glasgow: Griffin, 1836).
- Duval, John C., *The Adventures Of Big-Foot Wallace, the Texas Ranger and Hunter* (Macon: Burke, 1870).
- Eliot, T.S., "The Dry Salvages" (1941), in *Four Quartets* (London: Faber, 1944), 25-33.
- Emerson, Ralph Waldo, "The Anglo-American" (1852), *The Later Lectures of Ralph Waldo Emerson, 1843-1871*, a cura di Ronald A. Bosco e Joel Myerson (Athens: U of Georgia P, 2001), I, 279-95.
- - -, *Essays and Lectures*, a cura di Joel Porte (New York: Library of America, 1983).
- - -, "Journal at the West", *Journals and Miscellaneous Notebooks of Ralph Waldo Emerson, Volume XI: 1848-1851*, a cura di A.W. Plumstead, William H. Gilman e Ruth H. Bennett (Cambridge: Belknap P of Harvard UP, 1975), 510-42.
- - -, "Nature" (1836), in Emerson, *Essays and Lectures*, 5-49.
- - -, "Prudence" (1841), in Emerson, *Essays and Lectures*, 357-67.
- - -, "To Lidian Emerson" (16-17 giugno 1850), *The Letters of Ralph Waldo Emerson*, a cura di Ralph L. Rusk (New York: Columbia UP, 1939), IV, 209-14.
- - -, "To Margaret Fuller" (22 aprile 1841), *The Letters of Ralph Waldo Emerson*, a cura di Ralph L. Rusk (New York: Columbia UP, 1939), II, 394-96.
- - -, "To William Emerson" (29 maggio 1850), *The Letters of Ralph Waldo Emerson*, a cura di Ralph L. Rusk, (New York: Columbia UP, 1939), IV, 207.

- - -, "The Yong American" (1844), in Emerson, *Essays and Lectures*, 213-30.
- "Engineering vs. Piloting", *Spirit of the Times* (31 maggio 1845): 153.
- Evans, Estwick, *A Pedestrious Tour, of Four Thousand Miles, through the Western States and Territories, during the Winter and Spring of 1818* (Concord: Spear, 1819).
- Falconbridge, Jonathan Kelley, *Dan. Marble: A Biographical Sketch of That Famous and Diverting Humorist* (New York: DeWitt, 1851).
- Featherstonhaugh, George William, *Excursion Through the Slave States: From Washington on the Potomac, to the Frontier of Mexico; with Sketches of Popular Manners and Geological Notices*, 2 voll. (London: Murray, 1844).
- Field, Joseph M. [Everpoint], "The Death of Mike Fink", *Daily Reveille* (21 ottobre 1844), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 263-68.
- - -, *The Drama in Pokerville: The Bench and Bar of Jurytown and Other Stories* (Philadelphia: Peterson, 1847).
- - -, "Fast on a Bar", *Daily Reveille* (7 settembre 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 86-89.
- - -, "Kicking a Yankee", *Daily Reveille* (19 luglio 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 172-75.
- - -, "Mike Fink: 'The Last of the Boatmen'", *Daily Reveille* (8-20 giugno 1847), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 94-142.
- - -, "Of the Deference Due to Steamboat Waiters", *Daily Reveille* (31 agosto 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 89-92.
- - -, "A Resurrectionist and His Freight", *Daily Reveille* (8 marzo 1846), in Field, *The Drama in Pokerville*, 197-200.
- - -, "Steamboat Miseries. After the Manner of Byron", in Field, *The Drama in Pokerville*, 194-96.
- - -, "Stopping to 'Wood'", *Daily Reveille* (14 settembre 1845), in Field, *The Drama in Pokerville*, 173-76.
- - -, "Tom Harris' Wink", *Daily Reveille* (15 febbraio 1848), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 97-101.
- Field, Matthew C. [Phazma], "The Second Advent", *Daily Reveille* (15 maggio 1844), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 41-44.
- - -, "The 'Three Sixes': A Pilot's Dream", *Daily Reveille* (9 ottobre 1845), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 103-06.

- Flint, Timothy, *A Condensed Geography and History of the Western States: Or the Mississippi Valley*, 2 voll. (Cincinnati: Flint, 1828).
- - -, "Progress of the West", *Western Monthly Review* 1.1 (maggio 1827): 25-27.
- - -, *Recollections of the Last Ten Years, Passed in Occasional Residences and Journeyings in the Valley of the Mississippi, from Pittsburg and the Missouri to the Gulf of Mexico* (Boston: Cummings, 1826).
- Fontenay, Marie [Mme de Grandfort], *L'autre monde* (Paris: Nouvelle, 1855).
- Franklin, Benjamin, *Writings*, a cura di J.A. Leo Lemay (New York: Library of America, 1987).
- Fulkerson, H.S., *Random Recollections of Early Days in Mississippi* (Vicksburg: Vicksburg Printing and Publishing, 1885).
- "A Game of 'Full Deck Poker'", *Spirit of the Times* (17 gennaio 1846), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs, Card Sharps, and Confidence Men*, 77-79.
- Greeley, Horace, *An Overland Journey from New York to San Francisco in the Summer of 1859* (New York: Saxton, 1860).
- "The Green Passenger Who Wanted to Be a Captain", *Southern and Southwestern Sketches: Fun, Sentiment, and Adventure*, a cura di Oliver P. Baldwin (Richmond: Randolph, 1855), in Botkin, a cura di, *A Treasury of Mississippi River Folklore*, 471-74.
- Guguscutus, "An Arkansas Original", *Spirit of the Times* (28 febbraio 1846), in Burke, a cura di, *Polly Peablossom's Wedding*, 119-21.
- Guild, Josephus C., *Old Times in Tennessee, with Historical, Personal, and Political Scraps and Sketches* (Nashville: Tavel, 1878).
- Hall, James, *Letters from the West* (London: Colburn, 1828).
- - -, *The West: Its Commerce and Navigation* (Cincinnati: Derby, 1848).
- Hamilton, Thomas, *Men and Manners in America*, 2 voll. (Edinburgh: Blackwood, 1833).
- Harris, George Washington, "Rare Ripe Garden-Seed", *Sut Lovingood: Yarns Spun by a Nat'ral Born Durn'd Fool* (New York: Dick, 1867), 227-44.
- Hooper, Johnson Jones, *Adventures of Captain Simon Suggs, Late of the Tallapoosa Volunteers; together with "Taking the Census" and Other Alabama Sketches* (1858; Tuscaloosa: U of Alabama P, 1993).

- Howells, William Dean, "The Pilot's Story", *Atlantic Monthly* 6.35 (settembre 1860): 323-25.
- Hudson, Arthur Palmer, a cura di, *Humor of the Old Deep South* (New York: Macmillan, 1936).
- Hugunin, Henry Edward, *Life and Adventures of Henry Edward Hugunin; or, Thirty Years a Gambler* (New York: Oliphant, 1879).
- Inge, M. Thomas, e Ed Piacentino, a cura di, *Southern Frontier Humor: An Anthology* (Columbia: U of Missouri P, 2010).
- Irving, Washington, *Astoria; or, Enterprise Beyond the Rocky Mountains*, 3 voll. (London: Bentley, 1836).
- - -, *History, Tales and Sketches*, a cura di James W. Tuttleton (New York: Library of America, 1983).
- "It's All Right, Captain!", *Spirit of the Times* (9 luglio 1853), in Anderson, a cura di, *With the Bark On*, 40-41.
- Jackson, Coddington C. [The Little 'Un], "Severe Time on the Mississippi", *Spirit of the Times* (14 giugno 1851), in McDermott, a cura di, *Before Mark Twain*, 166-69.
- January, Philip B. [Obe Oilstone], "Another Story 'Uncle Johnny'", *Spirit of the Times* (18 marzo 1848), in Hudson, a cura di, *Humor of the Old Deep South*, 310-12.
- Jefferson, Thomas, "Jefferson's Instructions to Lewis" (20 giugno 1803), *Letters of the Lewis and Clark Expedition, with Related Documents, 1783-1854*, a cura di Donald Dean Jackson, 2ª ediz. (Urbana: U of Illinois P, 1979), I, 61-66.
- - -, "To Robert R. Livingston" (18 aprile 1802), *Memoir, Correspondence, and Miscellanies from the Papers of Thomas Jefferson*, a cura di Thomas Jefferson Randolph (Charlottesville: Carr, 1829), III, 491-94.
- "Jim Small's Painter Hunt", *Spirit of the Times* (22 novembre 1845), in Avery, a cura di, *The Harp of a Thousand Strings*, 163-67.
- Kemble, Frances Anne, *Journal of a Residence in America* (Paris: Galignani, 1835).
- Knox, Thomas W., *Underground, or Life Below the Surface* (Hartford: Burr, 1874).
- Latrobe, Charles Joseph, *The Rambler in North America: 1832-1833*, 2 voll. (London: Seeley, 1835).

- Latrobe, J.H.B., *The First Steamboat Voyage on the Western Waters* (Baltimore: Maryland Historical Society, 1871).
- Leland, Henry Perry, "Arkansas Snipe", *Spirit of the Times* (22 novembre 1856), in Henry Perry Leland, *The Grey-Bay Mare, and Other Humorous American Sketches* (Philadelphia: Lippincott, 1856), 54-57.
- "Letter to the *Western General Advertiser* from 'K'", *Cincinnati Miscellany* 1.5 (febbraio 1845), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 84-86.
- Lewis, Henry Clay [Madison Tensas], "A Rattlesnake on a Steamboat", *Spirit of the Times* (12 febbraio 1848), in Henry Clay Lewis, *Odd Leaves from the Life of a Louisiana Swamp Doctor* (Philadelphia: Hart, 1850), 65-70.
- Lewis, Meriwether, "July 27th 1806 Sunday", *The Definitive Journals of Lewis and Clark*, a cura di Gary E. Moulton (Lincoln: U of Nebraska P, 1993), VIII, 133-37.
- - -, "Lewis to Clark" (19 giugno 1803), *Letters of the Lewis and Clark Expedition, with Related Documents, 1783-1854*, a cura di Donald Dean Jackson, 2^a ediz. (Urbana: U of Illinois P, 1979), I, 57-60.
- "Lige Shattuck's Reminiscence of Mike Fink", *Daily Reveille* (27 febbraio 1848), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 143-44.
- Longstreet, Augustus Baldwin, *Augustus Baldwin Longstreet's Georgia Scenes Completed*, a cura di David Rachels (Athens: U of Georgia P, 1998).
- Lyell, Charles, *Travels in North America; with Geological Observations on the United States, Canada, and Nova Scotia*, 2 voll. (London: Murray, 1845).
- Macdonald, Donald, "The Diaries of Donald Macdonald", *Indiana Historical Society* 14.2 (1942): 147-379.
- Mackay, Alexander, *The Western World; or Travels in the United States in 1846-47: Exhibiting Them in Their Latest Development, Social, Political, and Industrial; Including a Chapter on California*, 3 voll. (London: Bentley, 1849).
- Marryat, Frederick, *Diary in America, with Remarks on Its Institutions*, 3 voll. (London: Longman, 1839).
- Martineau, Harriet, *Retrospect of Western Travel*, 3 voll. (London: Saunders, 1838).
- - -, *Society in America*, 3 voll. (1837; London: Saunders, 1839).

- Mazzucchelli, Samuele, *Memorie storiche ed edificanti d'un missionario apostolico dell'Ordine dei Predicatori fra varie tribù di selvaggi e fra i Cattolici e Protestanti negli Stati-Uniti d'America* (Milano: Boniardi, 1844).
- McDermott, John Francis, a cura di, *Before Mark Twain: A Sampler of Old, Old Times on the Mississippi* (Carbondale: Southern Illinois UP, 1968).
- Melville, Herman, *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Harrison Hayford, Hershel Parker e G. Thomas Tanselle (Evanston: Northwestern UP and Newberry Library, 1984).
- - -, *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Hershel Parker e Mark Niemeyer, 2^a ediz. (New York: Norton, 2006).
- - -, *Journals*, a cura di Howard C. Horsford (Evanston: Northwestern UP and Newberry Library, 1989).
- Merrick, George Byron, *Old Times on the Upper Mississippi: Recollections of a Steamboat Pilot from 1854 to 1863* (1909; Minneapolis: U of Minnesota P, 2001).
- “Mike Fink Killing a Wolf with His Fists”, *Crockett Almanac, 1853* (Philadelphia: Fisher, 1852), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 213-14.
- “Mike Fink’s Treat to the Indians”, *Crockett Almanac, 1852* (Philadelphia: Fisher, 1851), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 210.
- “Mike Fink: The Last of the Boatmen”, *Western Monthly Review* 3.2 (luglio 1829), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 57-61, 260-62.
- “Mike Fink, the Ohio Boatman”, *Davy Crockett’s Almanack, 1838* (Nashville: Crockett, 1837), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 63-64.
- “Mike Fink Trying to Scare Mrs. Crockett”, *Crockett’s Almanac, 1851* (Philadelphia: Fisher, 1850), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 209.
- Milburn, William Henry, *The Pioneers, Preachers and People of the Mississippi Valley* (New York: Derby, 1860).
- Miller, Henry B., “Deck Passage to Natchez, 1838” (1931), in McDermott, a cura di, *Before Mark Twain*, 83-86.
- Murray, Charles Augustus, *Travels in North America During the Years 1834, 1835, & 1836. Including a Summer Residence with the Pawnee Tribe of Indians, in the Remote Prairies of the Missouri; and a Visit to Cuba and the Azore Islands*, 2 voll. (London: Bentley, 1839).

- Neal, John, *The Down-Easters*, 2 voll. (New York: Harper, 1833).
- Neville, Morgan, "The Last of the Boatmen", *The Western Souvenir, a Christmas and New Year's Gift for 1829*, a cura di James Hall (Cincinnati: Guilford, 1828), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 45-55, 260.
- "A New Dodge in Playing Poker" *Spirit of the Times* (6 marzo 1847), in Clark, a cura di, *The Rampaging Frontier*, 252-54.
- Noland, Charles F.M. [Pete Whetstone], "Dan Looney's Big Fight in Illinois", *Porter's Spirit of the Times* (8 novembre 1856), in Cohen e Dillingham, a cura di, *Humor of the Old Southwest*, 124-27.
- Oehlschlaeger, Fritz, a cura di, *Old Southwest Humor from the St. Louis Reveille, 1844-1850* (Columbia: U of Missouri P, 1990).
- Ordway, John, "Journal", *The Definitive Journals of Lewis and Clark*, a cura di Gary E. Moulton (Lincoln: U of Nebraska P, 1995), IX, 3-372.
- "Our River Pilots", *Evansville Daily Journal* (19 ottobre 1854): 2.
- Parkman, Francis, *The California and Oregon Trail: Being Sketches of Prairie and Rocky Mountain Life* (New York: Putnam, 1849).
- "Passenger Ashore", *Daily Reveille* (9 agosto 1844), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 83-86.
- Paulding, James Kirke, *The Lion of the West and The Bucktails*, a cura di Frank Gado (Lanham: Rowman, 2003).
- - -, "The Mississippi", *Graham's Magazine* 22.4 (aprile 1843): 215-24.
- Paxton, Philip [Samuel A. Hammett], *A Stray Yankee in Texas* (New York: Redfield, 1853).
- "A Pleasure Voyage from Steubenville to Pittsburgh", *Olden Time* 2.8 (agosto 1847), in Botkin, a cura di, *A Treasury of Mississippi River Folklore*, 325-28.
- Poe, Edgar Allan, "Diddling Considered as One of the Exact Sciences" (1843), in *Poetry and Tales*, a cura di Patrick F. Quinn (New York: Library of America, 1984), 607-17.
- Porter, William T., a cura di, *The Big Bear of Arkansas, and Other Sketches, Illustrative of Characters and Incidents in the South and South-West* (Philadelphia: Carey, 1845).
- - -, "Preface", in Porter, a cura di, *The Big Bear of Arkansas*, VII-XII.

- - -, a cura di, *A Quarter Race in Kentucky, and Other Sketches, Illustrative of Scenes, Characters, and Incidents throughout "The Universal Yankee Nation"* (Philadelphia: Carey, 1846).
- - -, "To Correspondents", *Spirit of the Times* (9 luglio 1842), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 263.
- P.U.T., "A Strong Hand at Poker", *Spirit of the Times* (30 ottobre 1847), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs, Card Sharps, and Confidence Men*, 79-80.
- Rakove, Jack N., a cura di, *The Annotated U.S. Constitution and Declaration of Independence* (Cambridge: Belknap P of Harvard UP, 2009).
- Recensione anonima di *Personal Narrative of a Tour through a Part of the United States and Canada* di James Dixon, *Literary World* 5.136 (8 settembre 1849): 197-99.
- Rekrap, "A Gambling Incident", *Spirit of the Times* (28 agosto 1847), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs, Card Sharps, and Confidence Men*, 81-82.
- "Rev. Peter Cartwright, Jocose Preacher", *Columbus Southern Sentinel* (2 maggio 1850), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 217-19.
- Robb, John S. [Solitaire], "A 'Cat' Story, Which Must Not Be Cur-Tailed", *Spirit of the Times* (5 luglio 1845), in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 64-66.
- - -, "Courting in French Hollow", in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 142-48.
- - -, "An Emigrant's Perils; or, a Flying Ticket on the Mississippi", *Daily Reveille* (8 giugno 1845), in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 101-04.
- - -, "A Fight in the Hold", *Daily Reveille* (11 luglio 1846), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 92-94.
- - -, "Picked Up!", *Daily Reveille* (8 luglio 1846), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 95-97.
- - -, "The Second Advent! Tom Bangall, the Engineer, and Millerism", in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 148-56.
- - -, "A Spiritual Sister: Her Encounter with a Doubtful Smith", *Daily Reveille* (25 settembre 1845), in Robb, *Streaks of Squatter Life*, 67-70.
- - -, *Streaks of Squatter Life and Far-West Scenes* (Philadelphia: Carey, 1847).
- - -, "Trimming a Darky's Heel", *Daily Reveille* (25 gennaio 1847), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 87-92.

- Rudder, "Captain Sopht", *Daily Reveille* (20 aprile 1849), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 79-83.
- "A Running Fight upon the Rackensack", *Spirit of the Times* (20 giugno 1846), in Burke, a cura di, *Polly Peablossom's Wedding*, 191-95.
- S., "The Crack Captain on the Mississippi", *Spirit of the Times* (8 maggio 1847), in Anderson, a cura di, *With the Bark On*, 29-31.
- "Sal Fink, the Mississippi Screamer: How She Cooked Injuns", *Crockett Almanac, 1854* (New York: Cozans, 1853), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 214-15.
- Sarmiento, Domingo Faustino, *Sarmiento's Travels in the U.S. in 1847*, trad. di Michael Aaron Rockland (1851; Princeton: Princeton UP, 1970).
- Schultz, Christian, *Travels on an Inland Voyage*, 2 voll. (New York: Riley, 1810).
- Scroggins, "Deacon Smith's Bull, or Mike Fink in a Tight Place", *Spirit of the Times* (22 marzo 1851), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 221-25.
- Smith, Richard Penn, *Col. Crockett's Exploits and Adventures in Texas* (Philadelphia: Collins, 1836).
- Smith, Solomon Franklin [Sol. Smith], "Bewailing of a Barge", *Daily Reveille* (10 settembre 1845), in Smith, *Theatrical Management*, 195-97.
- - -, "Breaking a Bank", *Daily Reveille* (20 giugno 1845), in Porter, a cura di, *A Quarter Race in Kentucky*, 74-79.
- - -, "A Bully Boat and a Brag Captain: A Story of Steamboat Life on the Mississippi", *Daily Reveille* (8 ottobre 1844), in Porter, a cura di, *The Big Bear of Arkansas*, 106-12.
- - -, "Court of Uncommon Pleas", *Daily Reveille* (4 luglio 1847), in Smith, *Theatrical Management*, 182-83.
- - -, "A Friendly Game of Poker", *Daily Reveille* (2 maggio 1845), in Smith, *Theatrical Management*, 111-13.
- - -, "Proceedings of the Convention of Snags and Sawyers, Held at the Grave-Yard, in the Mississippi River, Dec. 31, 1846", *Daily Reveille* (3 gennaio 1847), in Smith, *Theatrical Management*, 203-05.

- - -, *Theatrical Management in the West and South for Thirty Years. Interspersed with Anecdotal Sketches: Autobiographically Given by Sol. Smith, Retired Actor* (New York: Harper, 1868).
- - -, "Who's at the Wheel?", *Daily Reveille* (15 maggio 1846), in Oehlschlaeger, a cura di, *Old Southwest Humor*, 110-14.
- Smith, Thomas Ruys, a cura di, *Blacklegs, Card Sharps, and Confidence Men: Nineteenth-Century Mississippi River Gambling Stories* (Baton Rouge: Louisiana State UP, 2010).
- Steele, Eliza, *A Summer Journey in the West* (New York: Taylor, 1841).
- Stowe, Harriet Beecher, *Uncle Tom's Cabin; or, Life among the Lowly*, 2 voll. (Boston: Jewett, 1852).
- Stuart-Wortley, Emmeline, *Travels in the United States, etc. During 1849 and 1850*, 3 voll. (London: Bentley, 1851).
- "Taking a Lick Back", *Daily Picayune* (2 giugno 1842): 1.
- Taliaferro, Hardin E. [Skitt], "Ham Rachel of Alabama", *Fisher's River (North Carolina): Scenes and Characters* (New York: Harper, 1859), 249-69.
- "The Tallest Snake Story", *Richmond Compiler* (22 febbraio 1842), in Anderson, a cura di, *With the Bark On*, 42-44.
- Thackeray, William Makepeace, *The Letters and Private Papers of William Makepeace Thackeray*, a cura di Gordon N. Ray, vol. III (Cambridge: Harvard UP, 1946).
- - -, "To Mrs. Elliot" (24-26 marzo 1856), in Thackeray, *Letters*, 590-93.
- - -, "To the Rev. Whitwell Elwin" (28 gennaio-23 marzo 1856), in Thackeray, *Letters*, 551-53.
- - -, "To the Rev. Whitwell Elwin" (22-23 marzo 1856), in Thackeray, *Letters*, 587-90.
- Thoreau, Henry David, "Walking" (1862), in *Collected Essays and Poems*, a cura di Elizabeth Hall Witherell (New York: Library of America, 2001), 225-55.
- Thorpe, Thomas Bangs, "The Big Bear of Arkansas", *Spirit of the Times* (27 marzo 1841), in Thorpe, *A New Collection*, 112-22.
- - -, "The Disgraced Scalp-Lock, or Incidents on the Western Waters", *Spirit of the Times* (16 luglio 1842), in Blair e Meine, a cura di, *Half Horse Half Alligator*, 68-82.

- - -, "The First Hunting Trip of the Steamer *Nimrod*", *Spirit of the Times* (11 settembre 1841), in Thorpe, *A New Collection*, 135-39.
- - -, "The Little Steamboats of the Mississippi", *Spirit of the Times* (9 marzo 1844), in Thorpe, *A New Collection*, 253-56.
- - -, "The Mississippi", *Knickerbocker Magazine* 16 (dicembre 1840), in Thorpe, *A New Collection*, 101-05.
- - -, *A New Collection of Thomas Bangs Thorpe's Sketches of the Old Southwest*, a cura di David C. Estes (Baton Rouge: Louisiana State UP, 1989).
- - -, "Remembrances of the Mississippi", *Harper's New Monthly Magazine* 12.67 (dicembre 1855): 25-41.
- Tocqueville, Alexis de, *De la démocratie en Amérique*, 2^a ediz., 2 voll. (Paris: Gosselin, 1835).
- Trollope, Anthony, *North America*, 2 voll. (London: Chapman, 1862).
- Trollope, Frances, *Domestic Manners of the Americans*, 2 voll. (London: Whittaker, 1832).
- - -, *Domestic Manners of the Americans*, 5^a ediz. (London: Bentley, 1839).
- Twain, Mark, *Collected Tales, Sketches, Speeches, & Essays, 1852-1890*, a cura di Louis J. Budd (New York: Library of America, 1992).
- - -, "The Dandy Frightening the Squatter", *Carpet-Bag* (1^o maggio 1852), in Twain, *Collected Tales*, 1-2.
- - -, "Ghost Life on the Mississippi", *Pacific Spectator* 2 (autunno 1948): 485-90, in Twain, *Collected Tales*, 14-18.
- - -, *The Gilded Age and Later Novels [The Gilded Age; The American Claimant; Tom Sawyer Abroad; Tom Sawyer, Detective; No. 44, The Mysterious Stranger]*, a cura di Hamlin L. Hill (New York: Library of America, 2002).
- - -, *Mississippi Writings [The Adventures of Tom Sawyer; Life on the Mississippi; Adventures of Huckleberry Finn; Pudd'nhead Wilson]*, a cura di Guy Cardwell (New York: Library of America, 1982).
- - -, "Pilot's Memoranda", *Missouri Republican* (3 agosto 1860), in *Early Tales & Sketches, vol. 1: 1851-1864*, a cura di Edgar Marquess Branch e Robert H. Hirst (Berkeley: U of California P, 1979), 142-45.
- - -, "River Intelligence", *Crescent* (17 maggio 1859), in Twain, *Collected Tales*, 11-13.

- U.S. Congress, House of Representatives, *Commerce of the Lakes and Western Rivers*, ex. doc. no. 19, 30th Congress, First Session, 1848.
- “Wading Pilot”, *Daily Picayune* (16 settembre 1845), in Botkin, a cura di, *A Treasury of Mississippi River Folklore*, 347.
- “The Way an Old One Mistook a Green Case”, *Spirit of the Times* (1^o maggio 1847), in T.R. Smith, a cura di, *Blacklegs, Card Sharps, and Confidence Men*, 80-81.
- “The Way ‘Lige’ Shaddock ‘Scared Up a Jack’”, *Spirit of the Times* (1^o marzo 1845), in Porter, a cura di, *The Big Bear of Arkansas*, 175-77.
- Winthrop, Robert C., a cura di, *Life and Letters of John Winthrop, 1630-1649*, 2^a ediz., 2 voll. (Boston: Little, 1869).

Testi secondari

- Adams, Arthur G., *The Hudson through the Years*, 3^a ediz. (New York: Fordham UP, 1996).
- Adler, Joyce Sparer, *War in Melville's Imagination* (New York: New York UP, 1981).
- Allen, Michael, *Western Rivermen, 1763-1861: Ohio and Mississippi Boatmen and the Myth of the Alligator Horse* (Baton Rouge: Louisiana State UP, 1990).
- Ambrose, Stephen E., *Undaunted Courage: Meriwether Lewis, Thomas Jefferson, and the Opening of the American West* (New York: Simon & Schuster, 1997).
- Ambrose, Stephen E., e Douglas G. Brinkley, *The Mississippi and the Making of a Nation: From the Louisiana Purchase to Today* (Washington: National Geographic, 2002).
- Andrews, Malcolm, *The Search for the Picturesque: Landscape Aesthetics and Tourism in Britain, 1760-1800* (Aldershot: Scolar P, 1989).
- Apostolico, David, *Lessons from the Felt: Advanced Strategies and Tactics for No-limit Hold'em Tournaments* (New York: Stuart, 2006).

- Ayers, Edward L., et al., *American Passages: A History of the United States*, 4^a ediz. (Boston: Wadsworth, 2009).
- Bachtin, Michail, “Le forme del tempo e del cronotopo nel romanzo”, *Estetica e romanzo*, trad. it. di Clara Strada Janovič (Torino: Einaudi, 1979), 231-405.
- - -, *L’opera di Rabelais e la cultura popolare. Riso, carnevale e festa nella tradizione medievale e rinascimentale*, trad. it. di Mili Romano (Torino: Einaudi, 1979).
- Baldwin, Leland D., *The Keelboat Age on Western Waters* (Pittsburgh: U of Pittsburgh P, 1941).
- Bederman, Gail, “Revisiting Nashoba: Slavery, Utopia, and Frances Wright in America, 1818-1826”, *American Literary History* 17.3 (2005): 438-59.
- Bentley, Nicolas, Michael Slater, e Nina Burgis, *The Dickens Index* (Oxford: Oxford UP, 1988).
- Bercovitch, Sacvan, *The American Jeremiad* (Madison: University of Wisconsin P, 1978).
- Bergamini, Oliviero, *La democrazia della stampa. Storia del giornalismo* (Roma: Laterza, 2006).
- Bergmann, Johannes Dietrich, “The Original Confidence Man”, *American Quarterly* 21.3 (1969): 560-77.
- Bergson, Henri, *Le rire : essai sur la signification du comique* (Paris: Alcan, 1900).
- Bianchi, Ruggero, “Note”, *Racconti della veranda; Il truffatore di fiducia*, a cura di Ruggero Bianchi (Milano: Mursia, 1991), 213-448.
- Blair, Walter, “A German Connection: Raspe’s Baron Munchausen”, *Essays on American Humor: Blair Through the Ages*, a cura di Hamlin Hill (Madison: U of Wisconsin P, 1993), 57-71.
- - -, “Introduction”, *Native American Humor*, a cura di Walter Blair, 2^a ediz. (San Francisco: Chandler, 1960), 3-180.
- Blair, Walter, e Hamlin Hill, *America’s Humor: From Poor Richard to Doonesbury* (New York: Oxford UP, 1978).
- Blair, Walter, e Franklin J. Meine, “Mike Fink in History, Legend and Story”, *Half Horse Half Alligator: The Growth of the Mike Fink Legend*, a cura di Walter Blair e Franklin J. Meine (Chicago: U of Chicago P, 1956), 3-40.
- Boatright, Mody C., *Folk Laughter on the American Frontier* (New York: Collier, 1961).

- Bonazzi, Tiziano, "Dall'indipendenza all'età di Jackson: il quadro storico", in Portelli, a cura di, *La formazione di una cultura nazionale*, 15-36.
- Botscharow, Lucy Jayne, "Davy Crockett and Mike Fink: An Interpretation of Cultural Continuity and Change", *Literary Anthropology: A New Interdisciplinary Approach to People, Signs and Literature*, a cura di Fernando Poyatos (Amsterdam: Benjamins, 1988), 75-93.
- Bourne, Russell, *Rivers of America: Birthplaces of Culture, Commerce and Community* (Golden: Fulcrum, 1998).
- Bragg, Melvyn, *The Adventure of English: The Biography of a Language* (New York: Arcade, 2004).
- Branch, Edgar M., "Mark Twain: The Pilot and the Writer", *Mark Twain Journal* 23.2 (1985): 28-43.
- Branch, Watson G., "The Genesis, Composition, and Structure of The Confidence-Man", *Nineteenth-Century Fiction* 27.4 (1973): 424-48.
- Branch, Watson G., et al., "Historical Note", *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Harrison Hayford, Hershel Parker e G. Thomas Tanselle (Evanston: Northwestern UP and Newberry Library, 1984), 255-357.
- Braswell, William, "Melville as a Critic of Emerson", *American Literature* 9.3 (1937): 317-34.
- Brilli, Attilio, *Un paese di romantici briganti. Gli italiani nell'immaginario del Grand Tour* (Bologna: Mulino, 2003).
- Brown, Carolyn S., *The Tall Tale in American Folklore and Literature* (Knoxville: U of Tennessee P, 1987).
- Bryant, John, *Melville and Repose: The Rhetoric of Humor in the American Renaissance* (New York: Oxford UP, 1993).
- - -, "Melville's Comic Debate: Geniality and the Aesthetics of Repose", *American Literature* 55.2 (1983): 151-70.
- Buchanan, Thomas C., *Black Life on the Mississippi: Slaves, Free Blacks, and the Western Steamboat World* (Chapel Hill: U of North Carolina P, 2004).
- Burini, Emanuela, "La libera muratoria del XVIII secolo nelle lettere dall'esilio di Giacomo Costantino Beltrami", *Diciottesimo Secolo* 2 (2017): 77-102.

- - -, *La modernità dello sguardo di Giacomo Costantino Beltrami nelle lettere odeporeiche*, tesi di dottorato, Università degli Studi di Bergamo, anno accademico 2014-2015, aisberg.unibg.it.
- Burke, Edmund, *A Philosophical Enquiry into the Origin of Our Ideas of the Sublime and Beautiful*, 5^a ediz. (London: Dodsley, 1767).
- Bush, Robert D., *The Louisiana Purchase: A Global Context* (New York: Routledge, 2014).
- Cagidemetro, Alide, *Verso il West. L'autobiografia dei pionieri americani* (Vicenza: Neri Pozza, 1983).
- Cameron, Ann, *Sidekicks in American Literature* (Lewiston: Mellen P, 2002).
- Capers, Gerald M., *The Mississippi River: Before and After Mark Twain* (Hicksville: Exposition, 1977).
- Carlet, Yves, "Emerson and the West: The Metamorphoses of the 'Great and Crescive Self'", *Études anglaises* 55.4 (2002): 444-55.
- Caron, James E., "Backwoods Civility, or How the Ring-Tailed Roarer Became a Gentle Man for David Crockett, Charles F.M. Noland, and William Tappan Thompson", in Inge e Piacentino, a cura di, *The Humor of the Old South*, 161-86.
- Cartosio, Bruno, *Verso ovest. Storia e mitologia del Far West* (Milano: Feltrinelli, 2018).
- Cawelti, John G., *The Six-Gun Mystique Sequel* (Bowling Green: Bowling Green State U Popular P, 1999).
- - -, "Some Notes on the Structure of *The Confidence-Man*", *American Literature* 29.3 (1957): 278-88.
- Ceserani, Remo, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna* (Torino: Bollati, 2002).
- Cialdini, Robert B., *Influence: Science and Practice*, 5^a ediz. (Boston: Pearson, 2009).
- Chase, Richard, "Melville's Confidence Man", *Kenyon Review* 11.1 (1949): 122-40.
- Chesterton, G.K., *Criticisms & Appreciations of the Works of Charles Dickens* (London: Dent, 1911).
- Clark, Thomas D., *The Rampaging Frontier: Manners and Humors of Pioneer Days in the South and the Middle West* (Indianapolis: Bobbs, 1939).

- Cohen, Hennig, e William B. Dillingham, "Introduction", *Humor of the Old Southwest*, a cura di Hennig Cohen e William B. Dillingham, 3ª ediz. (Athens: U of Georgia P, 1994), XV-XL.
- Conrad, Peter, *Imagining America* (London: Routledge, 1980).
- Cox, James M., "Humor of the Old Southwest", in Rubin, a cura di, *The Comic Imagination*, 105-16.
- Davis, Clark, *After the Whale: Melville in the Wake of Moby Dick* (Tuscaloosa: U of Alabama P, 1995).
- Deis, Elizabeth J., e Lowell T. Frye, "British Travelers and the 'Condition-of-America Question': Defining America in the 1830s", *Nineteenth-Century British Travelers in the New World*, a cura di Christine DeVine (Milton Park: Routledge, 2016), 121-50.
- DeVoto, Bernard, "Introduction", *The Journals of Lewis and Clark*, a cura di Bernard DeVoto (Boston: Houghton Mifflin, 1953), XV-LII.
- Dillingham, William B., *Melville's Later Novels* (Athens: U of Georgia P, 1986).
- Dorson, Richard M., *America in Legend: Folklore from the Colonial Period to the Present* (New York: Pantheon, 1973).
- -, *American Folklore* (Chicago: U of Chicago P, 1976).
- -, *Jonathan Draws the Long Bow* (Cambridge: Harvard UP, 1946).
- -, "Print and American Folk Tales", *California Folklore Quarterly* 4.3 (1945): 207-15.
- Eeckhout, Bart, "Why Would the Spatial Be So Special? A Critical Analysis of the Spatial Turn in American Studies", *Ambassadors: American Studies in a Changing World*, a cura di Massimo Bacigalupo e Gregory Dowling (Rapallo: Busco, 2006), 19-37.
- Fiedler, Leslie A., *Love and Death in the American Novel* (1960; Normal: Dalkey, 1997).
- Flanagan, John T., "Western Sportsmen Travelers in the New York *Spirit of the Times*", in McDermott, a cura di, *Travelers on the Western Frontier*, 168-86.
- Foster, Elizabeth S., "Introduction", "Explanatory Notes" e "Appendix", *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Elizabeth S. Foster (New York: Hendricks, 1954), XIII-XCV, 287-365, 373-92.

- Frye, Northrop, *Anatomy of Criticism: Four Essays* (1957; Princeton: Princeton UP, 2000).
- Fussell, Edwin S., *Frontier: American Literature and the American West* (Princeton: Princeton UP, 1965).
- Gandy, Joan W., e Thomas H. Gandy, *The Mississippi Steamboat Era in Historic Photographs: Natchez to New Orleans, 1870-1920* (New York: Dover, 1987).
- Gasparini, Giovanni, *Interstizi. Una sociologia della vita quotidiana* (Roma: Carocci, 2002).
- Gibian, Peter, "Cosmopolitanism and 'Traveling Culture'", in Kelley, a cura di, *A Companion to Herman Melville*, 19-34.
- Gillespie, Michael, *Come Hell or High Water: A Lively History of Steamboating on the Mississippi and Ohio Rivers* (Stoddard: Heritage, 2001).
- - -, *Wild River, Wooden Boats: True Stories of Steamboating and the Missouri River* (Stoddard: Heritage, 2000).
- Gonnaud, Maurice, *An Uneasy Solitude: Individual and Society in the Work of Ralph Waldo Emerson* (Princeton: Princeton UP, 1987).
- Gorlier, Claudio, "Introduzione", *Gli umoristi della frontiera*, a cura di Claudio Gorlier (Venezia: Neri Pozza, 1967), IX-LIX.
- Graham, Philip, *Showboats: The History of an American Institution* (Austin: U of Texas P, 1951).
- Greenberg, Kenneth S., *Honor & Slavery: Lies, Duels, Noses, Masks, Dressing as a Woman, Gifts, Strangers, Humanitarianism, Death, Slave Rebellions, the Proslavery Argument, Baseball, Hunting, and Gambling in the Old South* (Princeton: Princeton UP, 1996).
- Gutzman, Kevin R.C., *James Madison and the Making of America* (New York: St. Martin's, 2012).
- Haites, Erik F., e James Mak, "The Decline of Steamboating on the Ante-bellum Western Rivers: Some New Evidence and an Alternative Hypothesis", *Explorations in Economic History* 11.1 (1973): 25-36.
- Halttunen, Karen, *Confidence Men and Painted Women: A Study of Middle-Class Culture in America, 1830-1870* (New Haven: Yale UP, 1982).

- Hauck, Richard, "The Dickens Controversy in the *Spirit of the Times*", *PMLA* 85.2 (1970): 278-83.
- Hochheimer, Albert, "Il padre dei fiumi", *Mississippi*, a cura di Luca Clerici (Milano: Touring, 2001), 9-42.
- Hoffman, Daniel, *Form and Fable in American Fiction* (1961; Charlottesville: U of Virginia P, 1994).
- - -, "Melville's 'Story of China Aster'", *American Literature* 22.2 (1950): 137-49.
- Howard, Leon, *Herman Melville* (Berkeley: U of California P, 1951).
- Hunter, Louis C., *Steamboats on the Western Rivers: An Economic and Technological History* (1949; Mineola: Dover, 1993).
- Hutcherson, Dudley R., "Mark Twain as a Pilot", *American Literature* 12.3 (1940): 353-55.
- Ickstadt, Heinz, "Dagli Usa alla Germania: la frontiera come metafora del cambiamento culturale", *L'invenzione del west(ern) americano. Presenza e fortuna di un genere nella cultura del Novecento*, a cura di Stefano Rosso (Verona: ombre corte, 2011), 51-62.
- Inge, M. Thomas, "Introduction", *The Frontier Humorists: Critical Views*, a cura di M. Thomas Inge (Hamden: Archon, 1975), 1-11.
- Inge, M. Thomas, e Ed Piacentino, a cura di, *The Humor of the Old South* (Lexington: UP of Kentucky, 2001).
- - -, "Introduction: The Humor of the Old South; or, Transgression He Wrote", *Southern Frontier Humor: An Anthology*, a cura di M. Thomas Inge e Ed Piacentino (Columbia: U of Missouri P, 2010), 1-23.
- Jones, Maldwyn A., *The Limits of Liberty: American History, 1607-1992*, 2^a ediz. (Oxford: Oxford UP, 1995).
- Justus, James H., *Fetching the Old Southwest: Humorous Writing from Longstreet to Twain* (Columbia: U of Missouri P, 2004).
- - -, "Introduction", in Inge e Piacentino, a cura di, *The Humor of the Old South*, 1-10.
- Kane, Adam I., *The Western River Steamboat* (College Station: Texas A&M UP, 2004).
- Kelley, Wyn, a cura di, *A Companion to Herman Melville* (Malden: Blackwell, 2006).

- Kemper, Steven E., "The Confidence-Man: A Knavishly-Packed Deck", *Studies in American Fiction* 8.1 (1980): 23-35.
- Kotar, S.L., e J.E. Gessler, *The Steamboat Era: A History of Fulton's Folly on American Rivers, 1807-1860* (Jefferson: McFarland, 2009).
- Kuhlmann, Susan, *Knave, Fool, and Genius: The Confidence Man As He Appears in Nineteenth-Century American Fiction* (Chapel Hill: U of North Carolina P, 1973).
- Lackey, Kris, "Eighteenth-Century Aesthetic Theory and the Nineteenth-Century Traveler in Trans-Allegheny America: F. Trollope, Dickens, Irving and Parkman", *American Studies* 32.1 (1991): 33-48.
- Lawson-Peebles, Robert, "Dickens Goes West", *Views of American Landscapes*, a cura di Mick Gidley e Robert Lawson-Peebles (Cambridge: Cambridge UP, 1989), 111-25.
- Leary, Lewis, "Washington Irving", in Rubin, a cura di, *The Comic Imagination*, 63-76.
- Lemay, J.A. Leo, "The Text, Tradition, and Themes of 'The Big Bear of Arkansas'", *On Humor: The Best from American Literature*, a cura di Louis J. Budd e Edwin H. Cady (Durham: Duke UP, 1992), 168-89.
- Leyda, Jay, *The Melville Log: A Documentary Life of Herman Melville, 1819-1891*, 2^a ediz., 2 voll. (New York: Gordian, 1969).
- Leonardi, Nicoletta, *Il paesaggio americano dell'Ottocento. Pittori, fotografi e pubblico* (Roma: Donzelli, 2003).
- Lindberg, Gary, *The Confidence Man in American Literature* (New York: Oxford UP, 1982).
- Lynn, Kenneth S., *Mark Twain and Southwestern Humor* (Westport: Greenwood P, 1959).
- Lyon, Thomas J., *This Incomparable Land: A Guide to American Nature Writing* (Minneapolis: Milkweed, 2001).
- Maffi, Mario, "Battelli a vapore", in Maffi et al., *Americana*, 71-72.
- - -, *Mississippi. Il Grande Fiume: un viaggio alle radici dell'America* (Milano: Saggiatore, 2009).
- - -, "Pesci gatto (e altri animali mitici)", in Maffi et al., *Americana*, 463-66.

- - -, "St. Louis, Missouri: partenze e arrivi in una città-crocevia", *Metropoli e natura sulle frontiere americane. Dalle non-città indiane alla città di Thoreau, dalle metropoli industriali alla città ecologica*, a cura di Marco Sioli (Milano: Angeli, 2007), 189-208.
- - -, "Vie d'acqua", in Maffi et al., *Americana*, 666-69.
- Maffi, Mario, Cinzia Scarpino, Cinzia Schiavini, e Sostene Massimo Zangari, *Americana. Storie e culture degli Stati Uniti dalla A alla Z* (Milano: Saggiatore, 2012).
- Mann, Barbara Alice, *The Tainted Gift: The Disease Method of Frontier Expansion* (Santa Barbara: Praeger, 2009).
- Marshall, Thomas Maitland, "Introduction", *Missouri Historical Society Collections* 6.3 (1931): 213.
- Martin, Gretchen, *The Frontier Roots of American Realism* (New York: Lang, 2007).
- Marx, Leo, "The American Revolution and the American Landscape", *The Pilot and the Passenger: Essays on Literature, Culture, and Technology in the United States* (New York: Oxford UP, 1988), 315-36.
- - -, *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America* (New York: Oxford UP, 1964).
- Matthiessen, F.O., *American Renaissance: Art and Expression in the Age of Emerson and Whitman* (New York: Oxford UP, 1941).
- McCarthy, Patrick, "Truth in *American Notes*", *Dickens, Europe and the New Worlds*, a cura di Anny Sadrin (Houndmills: Macmillan, 1999), 67-76.
- McDermott, John Francis, a cura di, *Travelers on the Western Frontier* (Urbana: U of Illinois P, 1970).
- - -, "Travelers on the Western Waters", *Proceedings of the American Antiquarian Society at the Annual Meeting Held in Worcester, October 18, 1967* (Worcester: American Antiquarian Society, 1968), 255-80.
- - -, "Up the Wide Missouri: Travelers and Their Diaries, 1794-1861", in McDermott, a cura di, *Travelers on the Western Frontier*, 31-50.
- Meckier, Jerome, "Dickens Discovers America, Dickens Discovers Dickens: The First Visit Reconsidered", *Modern Language Review* 79.2 (1984): 266-77.
- Meine, Franklin J., "Introduction", *Tall Tales of the South West*, a cura di Franklin J. Meine (New York: Kopf, 1930), XV-XXXII.

- Metcalf, Eleanor Melville, *Herman Melville: Cycle and Epicycle* (Cambridge: Harvard UP, 1953).
- Metz, Nancy Aycock, "Dickens and America (1842)", *A Companion to Charles Dickens*, a cura di David Paroissien (Malden: Blackwell, 2008), 216-27.
- Middleton, Nick, *Rivers: A Very Short Introduction* (Oxford: Oxford UP, 2012).
- Mihm, Stephen, *A Nation of Counterfeiters: Capitalists, Con Men, and the Making of the United States* (Cambridge: Harvard UP, 2007).
- Milder, Robert, *Reimagining Thoreau* (Cambridge: Cambridge UP, 1995).
- Miller, J. Hillis, "The Sources of Dickens's Comic Art: From *American Notes* to *Martin Chuzzlewit*", *Nineteenth-Century Fiction* 24.4 (1970): 467-76.
- Miller, Perry, *Errand into the Wilderness* (1956; Cambridge, Belknap P of Harvard UP, 1984).
- Moretti, Franco, *Atlante del romanzo europeo, 1800-1900* (Torino: Einaudi, 1997).
- Mulvey, Christopher, *Anglo-American Landscapes: A Study of Nineteenth-Century Anglo-American Travel Literature* (Cambridge: Cambridge UP, 1983).
- - -, *Transatlantic Manners: Social Patterns in Nineteenth-Century Anglo-American Travel Literature* (Cambridge: Cambridge UP, 1990).
- Nash, Gary B., e Carter Smith, *Atlas of American History* (New York: Facts on File-Infobase, 2007).
- Newby-Alexander, Cassandra, "The Arrival of the First Africans to English North America", *Virginia Magazine of History and Biography* 127.3 (2019): 186-99.
- Nichol, John W., "Melville and the Midwest", *PMLA* 66.5 (1951): 613-25.
- Oehlschlaeger, Fritz, "Introduction", *Old Southwest Humor from the St. Louis Reveille, 1844-1850*, a cura di Fritz Oehlschlaeger (Columbia: U of Missouri P, 1990), 1-38.
- Oglesby, Richard E., "The Western Boatman: Half Horse, Half Myth", in McDermott, a cura di, *Travelers on the Western Frontier*, 252-66.
- O'Toole, Judith H., *Different Views in Hudson River School Painting* (New York: Columbia UP, 2005).
- Parker, Hershel, "Backgrounds and Sources", *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Hershel Parker (New York: Norton, 1971), 225-66.

- - -, *Herman Melville: A Biography. Volume 1, 1819-1851* (Baltimore: Johns Hopkins UP, 1996).
- - -, *Herman Melville: A Biography. Volume 2, 1851-1891* (Baltimore: Johns Hopkins UP, 2002).
- Parker, Hershel, e Mark Niemeyer, "Notes", *The Confidence-Man: His Masquerade*, a cura di Hershel Parker e Mark Niemeyer (New York: Norton, 2006), 3-251.
- Perosa, Sergio, "Introduzione", *Teorie americane del romanzo, 1800-1900* (Milano: Bompiani, 1986), 11-44.
- - -, *Vie della narrativa americana. La "tradizione del nuovo" dall'Ottocento a oggi* (Torino: Einaudi, 1980).
- Petersen, William J., *Steamboating on the Upper Mississippi* (New York: Dover, 1995).
- Pinelli, Orietta Rossi, *Arte di frontiera. Pittura e identità nazionale nell'Ottocento nord-americano* (Roma: Carocci, 1996).
- Portelli, Alessandro, a cura di, *La formazione di una cultura nazionale. La letteratura degli Stati Uniti dall'indipendenza all'età di Jackson, 1776-1850* (Roma: Carocci, 1999).
- - -, "Il grande teatro. Culture popolari e culture di massa tra rivoluzione ed età di Jackson", in Portelli, a cura di, *La formazione di una cultura nazionale*, 37-79.
- - -, "L'intervista di storia orale e le sue rappresentazioni", *Storie orali. Racconto, immaginazione, dialogo* (Roma: Donzelli, 2007), 75-94.
- - -, *Il testo e la voce. Oralità, letteratura e democrazia in America* (Roma: manifestolibri, 1992).
- Quirk, Tom, *Melville's Confidence Man: From Knave to Knight* (Columbia: U of Missouri P, 1982).
- Rash, Nancy, *The Painting and Politics of George Caleb Bingham* (New Haven: Yale UP, 1991).
- Raskin, Victor, *Semantic Mechanisms of Humor* (Dordrecht: Reidel, 1985).
- Reynolds, David S., *Beneath the American Renaissance: The Subversive Imagination in the Age of Emerson and Melville* (1988; New York: Oxford UP, 2011).
- Richardson, Robert D., *Emerson: The Mind on Fire* (Berkeley: U of California P, 1995).

- Robertson, R.G., *Competitive Struggle: America's Western Fur Trading Posts, 1764-1865*, 2^a ediz. (Caldwell: Caxton, 2012).
- - -, *Rotting Face: Smallpox and the American Indian* (Caldwell: Caxton, 2001).
- Robinson, Ken, *Yankees & Rebels on the Upper Missouri: Steamboats, Gold and Peace* (Charleston: History P, 2016).
- Rosenberry, Edward H., *Melville and the Comic Spirit* (Cambridge: Harvard UP, 1955).
- - -, "Melville's Ship of Fools", *PMLA* 75.5 (1960): 604-08.
- Rosso, Stefano, *Rapsodie della Frontiera. Sulla narrativa western contemporanea* (Genova: ECIG, 2012).
- Rothert, Otto A., *The Outlaws of Cave-in-Rock: Historical Accounts of the Famous Highwaymen and River Pirates Who Operated in Pioneer Days upon the Ohio and Mississippi Rivers and over the Old Natchez Trace* (Cleveland: Clark, 1924).
- Rourke, Constance, *American Humor: A Study of the National Character* (1931; New York: Review, 2004).
- - -, "The King of the Mississippi Keelboatmen", recensione di *Mike Fink* di Walter Blair e Franklin J. Meine, *New York Herald Tribune Books* (2 aprile 1933): 4.
- Rubin, Louis D., a cura di, *The Comic Imagination in American Literature* (Washington: Voice of America, 1974).
- Sala, Michele, *Differently Amusing: Mechanisms, Types and Modes of Humour* (Genova: ECIG, 2012).
- Schiavini, Cinzia, "Guide per emigranti", in Maffi et al., *Americana*, 310-12.
- - -, "Invisible Rivers, Evanescent Ships: American Society and the Erasure of Space in Herman Melville's *The Confidence-Man*", *Prospero* 14 (2007): 301-13.
- - -, *Leggere Twain* (Roma: Carocci, 2013).
- - -, "Tall Tale", in Maffi et al., *Americana*, 617-20.
- Schneider, Paul, *Old Man River: The Mississippi River in North American History* (New York: Picador, 2014).
- Sealts, Merton M., Jr., *Melville's Reading* (Columbia: U of South Carolina P, 1988).
- Seelye, John, *Beautiful Machine: Rivers and the Republican Plan, 1755-1825* (New York: Oxford UP, 1991).

- - -, *Melville: The Ironic Diagram* (Evanston: Northwestern UP, 1970).
- - -, *Prophetic Waters: The River in Early American Life and Literature* (New York: Oxford UP, 1977).
- Sellers, Charles. *The Market Revolution: Jacksonian America, 1815-1846* (New York: Oxford UP, 1991).
- Shi, David Emory, e George Brown Tindall, *America: A Narrative History*, 10^a ediz. (New York: Norton, 2016).
- Shroeder, John W., "Sources and Symbols for Melville's *Confidence-Man*", *PMLA* 66.4 (1951): 363-80.
- Slater, Michael, "Introduction", *Dickens on America & the Americans*, a cura di Michael Slater (Austin: U of Texas P, 1978), 1-32.
- Slotkin, Richard, *The Fatal Environment: The Myth of the Frontier in the Age of Industrialization, 1800-1890* (1985; Norman: U of Oklahoma P, 1998).
- - -, *Regeneration through Violence: The Mythology of the American Frontier, 1600-1860* (1973; Norman: U of Oklahoma P, 2000).
- Sluiter, Engel, "New Light on the '20. and Odd Negroes' Arriving in Virginia, August 1619", *William and Mary Quarterly* 54.2 (1997): 395-98.
- Smith, Henry Nash, *Virgin Land: The American West as Symbol and Myth* (1950; Cambridge: Harvard UP, 1970).
- Smith, Thomas Ruys, "Introduction: The Many Lives of the Mississippi Gambler", *Blacklegs, Card Sharps, and Confidence Men: Nineteenth-Century Mississippi River Gambling Stories*, a cura di Thomas Ruys Smith (Baton Rouge: Louisiana State UP, 2010), 1-24.
- - -, *River of Dreams: Imagining the Mississippi before Mark Twain* (Baton Rouge: Louisiana State UP, 2007).
- Stone, Harry, "Dickens' Use of His American Experiences in *Martin Chuzzlewit*", *PMLA* 72.3 (1957): 464-78.
- Tambling, Jeremy, *Lost in the American City: Dickens, James and Kafka* (New York: Palgrave, 2001).
- Tanselle, G. Thomas, "Herman Melville's Visit to Galena in 1840", *Journal of the Illinois State Historical Society* 53.4 (1960): 376-88.

- Taylor, Marion Ann, e Christiana de Groot, “Eliza R. Stansbury Steele”, *Women of War, Women of Woe: Joshua and Judges through the Eyes of Nineteenth-Century Female Biblical Interpreters*, a cura di Marion Ann Taylor e Christiana de Groot (Grand Rapids: Eerdmans, 2016), 121-22.
- Temple, Gale, “Fluid Identity in *Israel Potter* and *The Confidence-Man*”, in Kelley, a cura di, *A Companion to Herman Melville*, 451-66.
- Thigpen, Kenneth A., “Mike Fink”, *American Folklore: An Encyclopedia*, a cura di Jan Harold Brunvand (New York: Garland, 1996), 553-54.
- Thrapp, Dan L., *Encyclopedia of Frontier Biography* (Lincoln: U of Nebraska P, 1988).
- Trimpi, Helen P., “Harlequin-Confidence-Man: The Satirical Tradition of Commedia Dell’Arte and Pantomime in Melville’s *The Confidence-Man*”, *Texas Studies in Literature and Language* 16.1 (1974): 147-93.
- Trudgill, Peter, e Jean Hannah, *International English: A Guide to Varieties of English Around the World*, 6^a ediz. (London: Routledge, 2017).
- Van Zandt, Franklin K., *Boundaries of the United States and the Several States* (Washington: US Government Printing Office, 1976).
- Weinrich, Harald, *La lingua bugiarda. Possono le parole nascondere i pensieri?*, trad. it. di Franca Ortu (Bologna: Mulino, 2007).
- Wenke, John Paul, *Melville’s Muse: Literary Creation & the Forms of Philosophical Fiction* (Kent: Kent State UP, 1995).
- Wonham, Henry B., *Mark Twain and the Art of the Tall Tale* (New York: Oxford UP, 1993).
- Woodger, Elin, e Brandon Toropov, *Encyclopedia of the Lewis and Clark Expedition* (New York: Facts on File, 2004).
- Zangari, Massimo Sostene, “Destino manifesto”, in Maffi et al., *Americana*, 185-86.
- Zolla, Elémire, *I letterati e lo sciamano. L’Indiano nella letteratura americana dalle origini al 1988*, a cura di Grazia Marchianò (Venezia: Marsilio, 2012).